М. РАСКОВА

Записки штурмана

Молодая Гвардия







М. РАСКОВА

ЗАПИСКИ ШТУРМАНА



ИЗДАТЕЛЬСТВО ЦК ВЛКСМ
«МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ»
1939

ПРЕДИСЛОВИЕ

Перелет самолета «Родина» вызвал большой интерес к его экипажу, состоявшему из трех советских летчиц. После возвращения в Москву мы, члены экипажа самолета «Родина», получаем много писем, авторы которых просят сообщить, как мы стали летчицами. Десятки и сотни девушек спрашивают совета и помощи для поступления в летные школы.

Интерес, проявляемый к нам, мы целиком относим к героической, лучшей в мире советской авиации. Патриотически настроенный советский народ видит в успехах нашей авиации залог своего мирного существования. Советская авиация создана и существует для охраны мира. Народ нашей великой родины прекрасно понимает, что каждая победа советской авиации является лишним звеном в цепи, укрепляющей мощь и обороноспособность нашего социалистического отечества.

Только с этой точки зрения можно расценивать то огромное внимание, которым мы, три советские летчицы, пользуемся сейчас, после того, как выполнили сталинское задание, совершив беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток.

Мои многочисленные корреспонденты и, главным образом, корреспондентки спрашивают: «Скажите, как вы стали летчицей?» Мне еще, пожалуй, рано

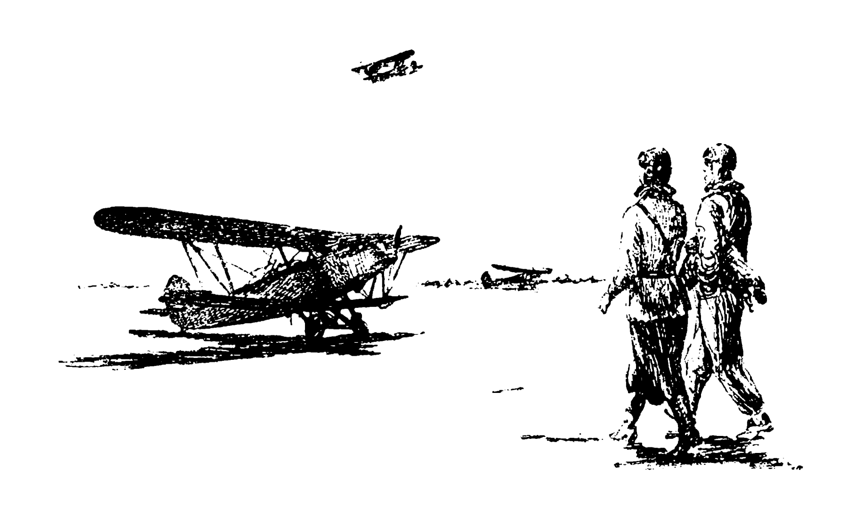
писать автобиографию. Мне двадцать семь лет, многое еще впереди. Мой приход в авиацию не характерен для большинства советских летчиц. Ни в детстве, ни в юношеские годы я даже не помышляла об авиации. Мои родители мечтали воспитать из меня музыканта, а я сама готовилась быть артисткой, оперной певицей, но только не летчицей.

Но я стала летчицей, хотя никаких «видимых» предпосылок для этого не было. Только в нашей стране молодежь имеет полную возможность проявить и развивать свои способности в любой отрасли.

Я хочу рассказать о том, как люди, воспитанные партией Ленина — Сталина, сумели увидеть способности штурмана в незаметной чертежнице Военно-воздушной академии; о том, как люди, воспитанные в духе коллективизма, передали мне знания и помогли стать штурманом.

Профессия летчика требует упорства, выдержки и терпения. Я хочу поведать молодому советскому читателю, как воспитывались во мне эти качества, которые не раз в жизни выручали меня (и, надеюсь, еще будут выручать) из самых сложных положений.

М. Раскова.



ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ХИМИЯ ИЛИ МУЗЫКА?

Вокруг гремят выстрелы. Слышна орудийная пальба. Сотрясаются стены большого, высокого дома. В окнах дребезжат стекла. У дома рвутся снаряды, и дождем рассыпается шрапнель.

Мы сидим при свечках. Не так светло, как при электричестве, но забавно. Пальба стихает на несколько минут, а потом возобновляется с еще большей силой. Уже несколько дней как нас,

детей, не водят гулять на улицу. А там должно быть интересно!

...На Тверском бульваре от снаряда загорелся дом, теперь у нас даже ночью светло от пожара.

Отец уводит нас из комнаты в коридор. Здесь безопасно. Чтобы не было скучно, он рассказывает какие-то длинные интересные истории, наряжается, смешит нас.

Мне пять лет. Что происходит там, за стенами дома, я не знаю. Только слышу, как взрослые говорят: «красные», «белые», «юнкера». Мама вбегает в коридор и рассказывает, что в детской пробито окно. В стене застряла пуля. Отец выковыривает пулю и прячет ее на память. Ученики к отцу не ходят. Рояль закрыт, занятия прекратились. Мама не идет на работу, целый день сидит дома. Это хорошо: мы очень редко видим маму дома.

Кто-то прибегает со двора и рассказывает, что дворник убит шальной пулей. Я слышу незнакомые слова, я их не совсем еще понимаю, но чувствую, что в жизнь ворвалось что-то новое и большое.

Детские кроватки вынесли в коридор, мы совсем переселились сюда. Здесь едим, здесь спим. Отец каждый день придумывает все новые игры, одну забавнее другой.

Таким помнится мне октябрь 1917 года. Когда стрельба прекратилась, отец взял меня погулять. Прошел первый снежок. На углу нашей улицы — большая красная лужа. Это кровь. Дома изрешечены пулями и изуродованы снарядами. В нашем доме разбиты все окна. Стекло хрустит под ногами. Навстречу нам движется толпа с красными флагами. Поверх флагов — черные траурные ленты. Толпа безмолвно направляется к Красной площади. На грузовиках везут красные гробы.

Хоронили погибших борцов революции.

Вот каковы мои ранние детские впечатления.

Я родилась за пять лет до Великой Октябрьской социалистической революции. Сейчас, вспоминая свои

детские годы, я нахожу в них очень мало радостных дней. Счастливы наши современные дети. Они не знают тех лишений и невзгод, среди которых приходилось расти и воспитываться детям в те годы. Революция не сразу встала на ноги. Не сразу молодая Советская республика могла дать детям теплые школы, вдоволь пищи и одежды. Хотя многое делалось для того, чтобы дети не знали нужды и не чувствовали тяжестей гражданской войны, но все же в те годы и детям вместе со взрослыми часто приходилось недоедать, ходить плохо одетыми, жить в холодных, нетопленных квартирах.

Отец был учителем пения, мать — школьной учительницей. С утра мама уходила на работу, брат — в школу, к отцу приходили ученики распевать голос. Дом наполнялся звуками вокализов и гамм. Отец был вынужден заниматься с учениками дома. Здоровье не позволяло ему ходить на занятия.

В комнате холодно, топить нечем. От холода некуда спрятаться...

Вскоре маму назначили на работу в детский дом на Зубовской площади, и мы перебрались жить туда.

Это был большой детский дом, помещавшийся в бывшем Усачевско-Чернявском женском училище. В него привезли около 700 бездомных детей и сирот. В доме от прежнего училища осталось несколько десятков детей. Они были хорошо одеты и находились в привилегированном положении. Попав сюда, я впервые узнала, что есть дети «наши» и «ваши». Старые педагоги встретили в штыки новых детей и новые порядки, которые принесла в школу советская власть.

Учителя, работавшие здесь много лет до революции, обзавелись квартирами и имуществом за счет училища. И считали, что иначе быть не может. Они смотрели на школу, только как на «тепленькое местечко», где можно было наживаться. Они ненавидели советскую власть и всячески саботировали новые порядки.

А порядки эти в первую очередь заключались в

том, чтобы накормить и пригреть огромную массу бездомных детей. Группа передовых учителей, в том числе и моя мать, повела решительную борьбу с саботажниками. Вскоре обнаружились отвратительные вещи: начальница училища скрывала продукты, которые доставлялись для детей, отказывалась выдавать ребятам валенки и теплую одежду, хранившиеся на складах. Дети мерзли, у них опухали руки и ноги, они бегали босиком по нетопленному помещению. Руки и ноги покрывались волдырями, а детям не давали даже ваты и бинта, чтобы перевязать раны. Прятали вазелин, которым можно было смазывать конечности, чтобы предохранить их от обмораживания. Старорежимные учителя издевались над детьми, как могли. Они на детях вымещали свою злобу и недовольство новыми порядками. Одна преподавательница, дочь священника, сознательно срывала занятия. Не учила детей ничему, без дела проводя целые дни в школе. Я как раз попала в класс к этой учительнице. За целый год я не научилась даже грамоте.

Мою мать назначили заведующей учебно-воспитательной и хозяйственной частью интерната. С самого начала ей пришлось возглавить борьбу против учителей-саботажников. Много она положила сил, прежде чем удалось разогнать их и установить в детском доме советские порядки.

Мы с братом жили в детдоме вместе с другими детьми. Я была озорной девочкой, и даже мальчики меня никогда не обижали.

Дети сами ходили в подвал, на склад — за хлебом для всего класса. Охотнее всего посылали меня. Знали, что маленькая и увертливая девочка наверняка проберется вперед всех и получит много горбушек. А за горбушками мы особенно охотились: в них больше хлеба и они вкуснее. Борьба за хлеб была отчаянная. Чтобы по дороге из подвала у меня старшие ребята не отобрали хлеб, со мной посылали охрану из сильных мальчиков.

Когда Наркомпрос с помощью новых учителей разгромил саботажников, в детдоме стало лучше. Появилась теплая одежда, стали лучше кормить. Были найдены спрятанные запасы продуктов, дров, в комнатах стало теплее.

Но я все же пострадала: отморозила себе руки. Кисти обеих рук опухли и покрылись волдырями. Вместе с другими больными детьми меня поместили в лазарет. Здесь было немножко лучше. По крайней мере тепло и кормили сытнее.

Вскоре после выздоровления меня отдали в Пушкинскую музыкальную школу.

Я с ранних лет проявляла способности к музыке, быстро схватывала и напевала мелодии, которые приходилось слышать дома. Когда меня привезли в музыкальную школу, мне было шесть лет. Заставили спеть, и очень удивились, когда я без единой ошибки, громко, никого не стесняясь, спела романс Чайковского «Ах, уймись ты, буря». Меня приняли, и я стала два раза в неделю посещать музыкальную школу. Музыка давалась легко. Но гораздо больше музыки я полюбила теоретические предметы — музыкальный диктант и сольфеджио. И то и другое преподавала Гнесина, которой я обязана своими первыми музыкальными знаниями. Музыкальный диктант вырабатывал терпеливость и привычку к вдумчивой работе.

В 1919 году умер отец. Собираясь уезжать в деревню за продуктами, он отправился на Сухаревский рынок — починить сапоги у «холодного» сапожника. Здесь на него наехал мотоцикл. Три недели отец пролежал в Басманной больнице. Для матери это было очень тяжелое время. Мать не хотела возить нас часто к больному отцу, и мы с братом были в больнице только один раз, уже незадолго до его смерти. Помню большую палату и много народа в ней. Мы недолго здесь побыли и ушли. Но вскоре нам пришлось притти сюда снова — на похороны отца.

Похороны были суровые. Мать никогда не плака-

ла при детях. Не плакала она и на этот раз. Нас, детей, усадили на катафалк, взрослые шли за гробом пешком до самого кладбища. Мы смотрели на маму. Она шла серьезная, со скорбным лицом, шла прямо, не сгибаясь. Мы видели, что мама не плачет, и тоже не плакали.

Все, что осталось от отца, — это были старый рояль, часы и одежда, находившаяся на нем. Одежду отца мама перешила брату. Потом, когда брат вырос, ее дали донашивать мне. Вообще в детские годы меня одевали, как мальчика. Я носила только юбочку, курточки же у меня всегда были мальчиковые, потому что приходилось донашивать одежду брата. Брат всегда должен был помнить, что после него эти же самые вещи придется еще долго носить и мне. Одевались мы всегда в старое, поношеное, перешитое. Мама, бывало, до поздних часов засиживалась над шитьем: пригоняла, пристрачивала наши незатейливые костюмы, стараясь придать им хоть мало-мальски приличный вид. Чтобы нас обувать, мама поступила на курсы сапожников и научилась шить обувь. Сначала она шила нам матерчатые башмаки, с подошвой из веревки, а потом достала где-то кусочки кожи. Шила по ночам, искалывая себе в кровь руки. Зато у нас были башмаки! Невесть какие красивые, но сколько материнской любви и заботы было вложено в них! Мать решила во что бы то ни стало, ценою каких угодно лишений вырастить своих детей здоровыми и крепкими. Она стойко охраняла и заботилась о нас, отказывая себе во всем ради детей.

После смерти отца мама получила назначение заведующей детской колонией в Марфино под Москвой.

В детской колонии жили сироты солдат, погибших на империалистической войне. До революции они воспитывались исключительно в религиозном духе. Среди ребят было немало головорезов, развращенных отвратительным воспитанием. Еще в 1920 году они аккуратно молились богу на иконки, которые были вделаны в стены. Легко представить, каких усилий

стоило новым педагогам, пришедшим сюда вместе с моей матерью, выкорчевывать остатки дореволюционного воспитания.

Мама много работала. Мы, дети, были предоставлены самим себе. Я широко пользовалась свободой, бегала целыми днями по полям, играла с мальчиками — девочек в колонии не было. Музыка была заброшена, старый отцовский рояль остался в городе.

Брат в эту пору увлекался самолетами. Он строил самолеты из прутиков и глянцовитой белой бумаги. Забравшись на окно второго этажа, он выпускал свои модели в воздух, а я и еще несколько мальчиков должны были их подбирать и относить наверх. Но эта игра нисколько не способствовала моему интересу к авиации. В детстве я относилась к авиации совершенно равнодушно и никогда не мечтала стать летчицей. Брат гораздо больше меня занимался самолетами. Для меня же это были только игрушки.

Игрушек было мало, и мы из бумажек и картона мастерили их сами.

В Марфине я впервые в жизни очутилась среди природы. Здесь при нас сеяли, при нас же снимали урожай. Все это меня очень занимало. Было тепло, мы отдыхали от нетопленных московских комнат, еды хватало. Что еще нужно было восьмилетней девочке, уже вдоволь познавшей лишения, обычные для многих детей того времени?

Через год маму перевели в Москву. Она сама просила об этом для того, чтобы мы могли учиться в школе. В конце 1920 года мама получила ордер на комнату. Комната была довольно большая, отопить ее зимой было трудно, нехватало дров. Тогда мама купила небольшую железную печку — «буржуйку», но соседи не разрешали протянуть трубу в дымоход через их комнату, и мы вывели ее в форточку.

Первые мои «метеорологические» наблюдения носили довольно практический характер. Бывало, возвращаясь домой, мы с братом следили, откуда дует

ветер. Если ветер был западный, — значит плохо, топить нельзя. Если ветер южный или, еще лучше, — восточный, — то печку можно было затопить и греться вволю.

Меня отдали в школу, во вторую группу. После школьных занятий я отправлялась в детский очаг, где работала мама, и здесь проводила время с детьми за рисованием, пением, занятиями в драматическом и хоровом кружках. В очаге я получала художественное воспитание. Через некоторое время я уже могла держать конкурсный экзамен в музыкальный техникум. Из пятидесяти двух детей, которые пришли на конкурс, приняли только двоих — меня и еще одну девочку. Пела я на конкурсе песню «Смело, братцы». Пела полным голосом, нисколько не смущаясь тем, что меня слушает много людей. Я хорошо знала ноты, этому еще с пяти лет меня обучил отец.

Занятия в техникуме пошли довольно успешно. Особенно интересно было заниматься сольфеджио. У нас была замечательная нотная бумага на плотном картоне. На эту бумагу мы должны были накладывать металлические нотные знаки, таким образом писался музыкальный диктант. Получалась очень занимательная игра, во время которой дети хорошо усваивали музыкальную грамоту. Вскоре я уже безошибочно записывала ноты.

Мама попрежнему уделяла все свободное время мне и брату. Чем старше мы становились, тем труднее приходилось ей. Она должна была чинить нашу одежду и белье, перешивать, переделывать, убирать, топить, варить ужин, мыть посуду. Все она делала сама, мы же — дети — должны были только учиться.

Помню, какой был большой праздник, когда появился в доме белый хлеб. Мать не отличалась религиозностью, однако под пасху, решив побаловать ребят вкусным лакомством, она повела нас обоих в булочную и купила полкаравая белого хлеба. Его торжественно водрузили на стол и ели небольшими

ломтиками, запивая не совсем сладким чаем. Это казалось очень вкусным.

Невольно приходит в голову сравнение, и я думаю: как хорошо, что теперь наши дети не знают этих «радостей» от простого белого хлеба! Как часто моя маленькая дочурка Таня отказывается даже от сдобной булочки.

Десяти лет я поступила в консерваторию. Здесь мне выплачивали стипендию — немного денег, а главное, выдавали продукты — постное масло, муку, крупу, пшено. Это было серьезным подспорьем для семьи. Помню, тогда мне купили туфли — настоящие фабричные кожаные туфли!

Детское отделение при консерватории вскоре закрылось, и меня перевели в музыкальный техникум имени Рубинштейна. Здесь я училась по классу рояля у профессора Страхова. Музыка меня теперь не так уж привлекала. За рояль я садилась без особой охоты. Особенно скучно было играть упражнения и гаммы. Мне нравились Шопен, Глиэр, Мендельсон, Баха и Моцарта я почему-то не любила. Садилась за рояль и играла не то, что нужно было для школы, а то, что нравилось самой.

Школьные занятия шли гораздо успешнее. Мне даже удалось пройти курс двух классов за год. Однажды летом мама, чтобы свести концы с концами, взялась «подгонять» к пятому классу двух учеников, и я вместе с ними в течение двух месяцев прошла курс четвертого класса.

В школьные годы я была загружена доотказа. Лето мы всегда проводили в городе. Маме приходилось давать «частные» уроки, и мы не могли выезжать за город. Только изредка я ездила к подруге на дачу. Это всегда было большим праздником.

Я росла, становилась серьезнее. Увлеклась биологией. В школе меня выбрали председателем биологического кружка. Большое влияние на меня оказала в то время преподавательница обществоведения Евдокия Андриановна Гуцолова.

Евдокия Андриановна была одним из самых замечательных людей, которых мне тогда приходилось встречать. Вот вкратце ее история. Во время Февральской революции, активной участницей которой она была, Евдокия Андриановна служила в земстве в небольшом уездном городке Медынь, Калужской губернии. В первые же дни Октября она отправилась в Москву, на курсы по подготовке работников для деревни. Окончив их, вернулась в Медынь, где организовала такие же курсы, а сама пошла работать в деревню. Здесь она встретилась с большевиками и с тех пор все время работала рука об руку с ними.

Евдокия Андриановна была активным организатором рабочего университета в Калуге, здесь же, в рабочем техникуме, она преподавала общественные науки, а затем долгое время работала пропагандистом-агитатором в агитпоезде. Она читала лекции о французской революции, о революции 1905 года, о борьбе за советскую власть. Много работала в частях Красной армии, одновременно преподавая в школах.

Из уст Евдокии Андриановны я впервые узнала, кто такие большевики и за что они борются. Никогда не забуду тех чувств, которые возбуждали во мне ее рассказы о зверских расправах белогвардейских банд с коммунистами и комсомольцами во время гражданской войны.

Евдокии Андриановне случилось жить в маленьком еврейском местечке Почеп, в Белоруссии, когда красный отряд защищал это местечко от белогвардейцев. Несколько комсомольцев попались в руки белых и были ими замучены и зверски убиты. Евдокия Андриановна рассказывала нам, что она видела изуродованные трупы этих комсомольцев, с вырезанными языками...

Эти рассказы возбудили во мне ненависть к врагам социалистической революции.

Евдокия Андриановна сумела заинтересовать своих учеников колхозным строительством еще тогда, когда колхозы только рождались. Она сама принимала ак-

тивное участие в организации колхозов, много лет подряд вела в колхозах общественно-культурную работу и с увлечением рассказывала нам о том, какая прекрасная жизнь настанет в стране, когда в деревне будет ликвидирован класс кулачества и сельское хозяйство перейдет в руки колхозов.

Под влиянием ее рассказов я однажды построила у себя дома большой макет колхоза. Из картона и раскрашенных картинок я смастерила полный колхоз — с молочной фермой, огородом, полями, домами. Я сама играла со своим «колхозом» и при этом разговаривала вслух, воображая себя колхозницей.

У Евдокии Андриановны был прекрасный метод сближения со своими учениками. Она приходила к ним домой, принимала участие в домашних беседах, чтобы поближе познакомиться с характером детей и узнать обстановку, в которой они живут. У нас в доме Евдокия Андриановна была своим человеком. Мать рассказала ей о колхозном макете.

Евдокия Андриановна осведомилась, в какие часы обычно я занимаюсь своим колхозом. Однажды она вместе с мамой потихоньку от меня подслушала мои разговоры с колхозниками, с коровками, потом вбежала в комнату, закрыла мне руками глаза. Я ее сразу узнала. Я еще долго играла со своим макетом, колхоз разрастался, пока игра не была вытеснена более серьезными занятиями.

У Евдокии Андриановны я научилась работать самостоятельно. Этим ценным свойством педагога — приучать ребенка к самостоятельной работе — обладала и моя мать.

Мне стали поручать самостоятельные доклады сначала в классе, а потом и для всей школы — на вечерах и в торжественные революционные праздники. Этим я занималась с особым увлечением. Меня нисколько не смущало, что меня слушает несколько сот человек, и в двенадцать-тринадцать лет я уже делала большие доклады.

Окончив семилетку, я поступила в восьмой класс

школы с химическим уклоном. Почему меня привлекла именно эта школа? Отчасти потому, что в ней учился брат. Кроме того, я считала химию наиболее живым из предметов, преподававшихся в школе. А главное, после окончания девятилетки с химическим уклоном легко было поступить на работу.

Мне было четырнадцать с половиной лет. Это был, пожалуй, самый тяжелый год. Работать приходилось непосильно много. С утра я уходила в школьную лабораторию, прямо оттуда — на уроки музыки, после обеда — снова в школу — на общеобразовательные занятия, а вечером до 11 часов — на теоретические занятия по музыке. Мать в этот период работала преподавательницей в школе. Ее школа находилась далеко, обед дома не готовили — обедали в столовых. Это была довольно суровая трудовая жизнь. Даже погулять было некогда. Всегда торопясь, бегала я из школы в техникум и обратно. Были у меня подруги, но часто встречаться с ними не приходилось, не оставалось времени.

В этот период я тяжело заболела воспалением среднего уха и паратифом. Слегла на два с половиной месяца в постель. Когда пришел врач и увидел расписание моих занятий, он категорически заявил матери:

— Если вы не хотите, чтобы ваша дочь потеряла память, — разгрузите ее от стольких занятий. Нужно выбрать одно: либо химия, либо музыка.

На чем же остановиться? Никто из окружающих даже представить себе не мог, чтобы я бросила музыку. Я неплохо успевала и уже играла сложные музыкальные произведения. Последней вещью, которую я разучивала в музыкальном техникуме, была фантазия Аренского для двух роялей, вещь сравнительно трудная. Матери очень хотелось, чтобы я продолжала заниматься музыкой. И, как знать, может быть, если бы она тогда настояла на своем, мой путь был бы совсем иным. Но я была уже «взрослой» и считала, что могу сама прокладывать свою дорожку. Мне пре-

доставили самой выбирать между музыкой и химией. Я предпочла остаться в школе.

Жизнь стала складываться лучше. Брат, долгое время занимавшийся радиолюбительством, поступил на работу в радиолабораторию МГСПС. Он стал зарабатывать, и мама решила выехать с нами летом на дачу. Впервые за все наши детские и юношеские годы семья могла позволить себе такую роскошь. Место выбрали подешевле — довольно далеко от станции — в Ильинском, по Белорусской железной дороге.

Сколько радости доставила мне жизнь среди природы! Целое лето я купалась, удила рыбу, каталась на лодке. Обычно летом я много читала. В городе, бывало, мама усаживается шить, а меня заставляет читать вслух. Или сама читает, а я шью. По составленному заранее списку я брала в библиотеке произведения классиков и читала одного за другим. Так мать следила за тем, чтобы я всесторонне развивалась. Ведь зимой очень мало времени оставалось для чтения. В это лето я впервые вырвалась на волю. Книги были где-то далеко, я упивалась замечательной природой, с утра до вечера все свое время проводила на реке. Впервые в жизни я вдоволь покупалась и пожарилась на солнышке.

Окрепшая и совершенно оправившаяся от болезни, я осенью вернулась в свою школу, в девятый класс, и снова с увлечением занялась химией. Кроме общей химии, мы проходили технологию, машиноведение, аналитическую химию, делали в лаборатории всякие анализы. В последний год меня особенно заинтересовала органическая химия. Много полезного мы получали от экскурсий на химические и стекольные заводы, на химические холодильники.

Подходило время поступать на работу. О вузе и разговора не было. Если бы на то пошло, уж скорее брату надо было дать возможность подготовиться в вуз; ведь, чтобы я могла спокойно окончить школу, он последние годы работал, забросив учебу.

Весной 1929 года я поступила на Бутырский анилино-красочный завод. Меня туда направила школа. Сначала работала практиканткой в лаборатории, а через полгода, после сдачи квалификации, меня назначили химиком-аналитиком.

Весь день я проводила на заводе, среди веселой, задорной молодежи. Это был прекрасный период моей жизни. С завода мы выходили гурьбой, с песнями, шутками. Приятно было сознавать, что я уже совсем взрослая, сама зарабатываю и могу работать самостоятельно.

К этому же времени относится мое увлечение театром. Мы много играли в заводских кружках. Играли клубные пьесы, кажется, неважные, — в них довольно примитивно изображались люди и современная жизнь, — но увлекались сценой мы здорово.

Семнадцати лет я вышла замуж и на некоторое время оставила работу.

Можно было бы вскоре вернуться обратно на завод, но я снова увлеклась искусством. У меня был хороший, свежий голос. Тетка, сестра моей матери, преподавала пение в ГАХН. Я стала учиться у нее. Никто из домашних против этого не возражал. Для мамы это означало, что ее дочь продолжает музыкальное образование, на которое было положено столько сил в детские годы. А когда у меня родилась дочка, родные были довольны, что я дома, не хожу на завод и могу все время уделять ребенку.

Но очень скоро я поняла, что одного пения для меня недостаточно. Я уже привыкла быть на людях, в коллективе. Сильно заскучала по работе. Совершенно неожиданно мне предложили поступить чертежницей в Военно-воздушную академию имени Жуковского. Чертить я научилась еще в школе. Нам часто приходилось вычерчивать там детали машин, схемы технологических процессов. Меня приняли чертежницей в аэронавигационную лабораторию Академии. Это и определило мой дальнейший путь.

Я попала в совершенно новый мир. Аэронавигационная лаборатория своим устройством и оборудованием ничем не напоминала химическую лабораторию на заводе, где я впервые работала. Там были банки с реактивами, колбы, реторты, тигли, сушилки, вытяжные шкафы, газовые горелки, мензурки. Воздух в заводской лаборатории был насыщен тяжелыми запахами сероводорода и другими сернистыми и хлористыми запахами красок и реактивами. Люди ходили там в спецодежде — в халатах, с перекинутыми через плечо полотенцами.

Совершенно иначе выглядела аэронавигационная лаборатория. Это была большая комната, сплошь уставленная шкафами во всю стену. В шкафах хранились приборы. Посредине комнаты — несколько чертежных столов. На стенах — таблицы, плакаты и диаграммы. Придя в лабораторию, я уже по одному ее виду поняла, что работа здесь совсем иная, нежели в заводской химической лаборатории.

Первое время названия множества приборов, окружавших меня, ничего мне не говорили: тахометр, манометр, аэротермометр, аэропланшет, секстант, визир, ветрочет, указатель поворота и много, много других. Для меня это были еще мертвые слова.

Помню, вначале немалых трудов стоило отличить один прибор от другого. С первых же дней в мои обязанности, кроме черчения, входило присутствовать на лекциях, помогать лекторам — приносить из лаборатории приборы, показывать их слушателям, демонстрировать чертежи. Вначале все старания сводились лишь к тому, чтобы не перепутать, где какой прибор лежит, быстро достать нужный прибор, а после занятий положить его на место.

Постепенно стала присматриваться к приборам и довольно скоро поняла, что к чему. Первым из преподавателей, с которым я столкнулась в Академии, был Николай Константинович Кривоносов. Он был

прекрасным математиком и очень вдумчивым педагогом. Все, что Кривоносов преподавал, он заранее глубоко продумывал и всегда мог математически обосновать. Он обладал живым и гибким умом, говорил тихо и спокойно, но очень авторитетно. К нему прислушивались. Кривоносов всегда очень охотно делился своими знаниями. Бывший морской летчик-наблюдатель, Николай Константинович хорошо знал морское штурманское дело, а в аэронавигации используются многие методы морского кораблевождения. Так получилось, что, работая с Кривоносовым, я волей-неволей изучала штурманское дело, так сказать, по его истокам.

Молодая аэронавигационная наука быстро развивалась. Не так давно существовала только аэрофотограмметрическая школа, из которой выходили летчики-наблюдатели. Империалистическая война дала толчок развитию аэронавигации. Но в ту пору от летчика-наблюдателя требовали лишь умения стрелять в воздухе из пулемета и производить фотосъемки с самолета. Аэронавигации же, как науки, не было еще много лет и после империалистической войны. Известные теперь всему миру штурманы Спирин и Беляков, положившие начало серьезному развитию аэронавигации в Советском Союзе, пришли к ней из других профессий. Им, пионерам штурманского дела, самим приходилось постигать совершенно новые для них области.

Долгое время штурманское дело представляло собой довольно ограниченный комплекс несложных подсчетов. А летали в большинстве случаев вдоль железных или шоссейных дорог. Это удлиняло полет и не позволяло летать при плохой погоде.

Спирин задался целью добиться возможности полетов по прямой. Первый его такой полет с помощью приборов был совершен по маршруту Москва — Коломна. Спирин поднялся с аэродрома, заранее рассчитав курс, и напрямик, без всяких земных ориентиров, вопреки существовавшему до сих пор правилу,

долетел до Коломны. Это было большим событием: полет по приборам совершал революцию в авиации.

Я пришла в авиацию, когда наши летчики уже совершили большой восточный перелет на самолетах «Р-5» по маршруту Москва — Севастополь — Анкара — Тегеран — Кабул — Ташкент — Москва. Этот перелет проходил в сложных метеорологических условиях. Пересекая Черное море, летчики встречались с грозами и облачностью. Летать вслепую они еще не умели. Приходилось либо обходить облачность, либо прижиматься под облачность к поверхности воды. И то и другое доставляло летчикам немало неприятных минут и, во всяком случае, усложняло полет.

Вскоре после большого восточного перелета Спирин начал создавать школу слепых полетов. Вот как он сам рассказывает о первых шагах этой школы:

«Когда в нашей стране появилось много машин, способных летать без посадки тысячи километров, возник вопрос о воспитании новых воздушных специалистов — штурманов. Самолет должен был летать днем и ночью, в облаках и над облаками, в туманы и в непогоду.

В то время почти не было приборов для этого. Чувство же часто обманывало пилота.

Многие видные врачи утверждали, что путем длительной тренировки можно выработать у летчика шестое, птичье чувство инстинктивной ориентировки. Они говорили:

— Посмотрите на птиц. Это образцовые летуны. Они никогда не разбиваются, не теряют ориентировки в тумане и всегда возвращаются к месту жилья. Можно воспитать так и человека.

Летчиков сажали с закрытыми глазами на качели, вертели в специальных креслах и предлагали затем указывать, где юг, восток, верх, низ и т. д. Так хотели воспитать у летчика «шестое чувство»...

Покамест шли эти опыты, я решил узнать: а есть ли это чувство у птицы? Могут ли птицы летать

вслепую? Купил на птичьем базаре лучших летунов-голубей. Девушки из моего отдела сшили им колпачки на головы с изящными бантиками. Сначала мы бросали голубей с вышки, потом с самолета. Мне важно было проследить, как поведет себя птица в слепом полете.

Голуби взлетали, а потом растерянно начинали делать пологие спирали, спускаясь все ниже и ниже. Спираль становилась все круче и, наконец, переходила в хорошо известный всем летчикам «штопор». Голуби падали на землю и разбивались. Только одна голубка осталась цела. Раз восемь бросал я ее с колпачком на головке, и она тотчас складывала крылья, как парашют, вытягивала ноги и плавно снижалась: она была парашютисткой. Но летать с закрытыми глазами тоже не могла.

Но, может быть, есть люди, обладающие даром инстинктивно держаться по прямой? На гладком зеленом аэродроме были выстроены сто будущих летчиков. Всем им завязали глаза и предложили итти прямо вперед. Люди шли... Сперва они шли прямо, потом одни стали забирать вправо, другие — влево, постепенно начали делать круги, возвращаясь к своим старым следам.

Стало ясно, что вслепую ни птицы, ни человек летать не могут. Нужно было изобретать приборы, заменяющие видимую землю и солнце. Нужно было учить людей пользоваться этими приборами.

Параллельно с подготовкой замечательных летчиков наша авиация готовила воздушных штурманов, параллельно с постройкой исключительных по качеству самолетов шло строительство аэронавигационных приборов...»

Штурманское дело нужно было поставить на крепкую научную основу. В Военно-воздушной академии имени Жуковского этим занялся Александр Васильевич Беляков. Он был назначен начальником аэронавигационной лаборатории месяца через два после моего прихода сюда. Беляков приехал из Качинской авиа-

ционной школы, где проходил штурманскую переподготовку.

Мы уже ждали нового начальника. В один прекрасный день входит высокий, стройный, незнакомый нам человек, здоровается и начинает по-хозяйски осматривать наше лабораторное имущество, приборы, шкафы. Мы с подругой понимающе переглянулись: «Это, наверное, и есть Беляков». Действительно, вскоре вошел Кривоносов и поздоровался с Беляковым, как со старым знакомым.

В лаборатории началась кипучая деятельность. Беляков принялся методически оборудовать лабораторию приборами и наглядными пособиями. Первым прибором, с которым я столкнулась вплотную, был ветрочет. Это прибор, с помощью которого летчик геометрически определяет силу и направление ветра. Летя на самолете, можно определить, насколько сносится самолет по отношению к земле. Сначала определяется снос на одном курсе, потом на другом, на третьем, затем с помощью ветрочета летчик решает геометрическую задачу — о направлении и силе ветра.

Для чего летчику необходимо знать силу и направление ветра? Перед пилотом на доске приборов находятся указатель скорости и компас. Они показывают направление и скорость движения самолета в воздушной среде. Если бы воздушная среда оставалась неподвижной относительно земной поверхности, то указатель скорости и компас показывали бы направление и скорость движения самолета относительно земли. Но самолет движется в воздухе, сама же воздушная масса не остается неподвижной. Она беспрерывно передвигается относительно земли в каком-то направлении и с какой-то скоростью, в зависимости от ветра.

Так на летящий самолет влияют две силы: сила движения самого самолета в воздушной среде и сила движения воздушной среды. Из этих двух сил складывается действительная фактическая линия пути и величина скорости движения самолета относительно

земной поверхности. С помощью ветрочета летчик решает задачу: каково влияние ветра на полет.

Получив эти элементарные сведения по аэронавигации, я стала понимать большой смысл той кропотливой работы, которую мне поручали, как чертежнице. Искусство летчика-наблюдателя заключается в том, чтобы научиться как можно быстрее работать в полете с приборами, и в первую очередь с ветрочетом. Это имеет решающее значение в боевой обстановке, когда приходится быстро менять направление. Штурман должен так натренироваться, чтобы определение силы и направления ветра отнимало у него не более четырех минут. Нужно добиться максимальной автоматизации в обращении с ветрочетом. Во время занятий каждый слушатель имел ветрочет в руках (Беляков с этой целью заказал в мастерских Академии специальные учебные ветрочеты). Помимо этого, нужно было наглядно показать слушателям все последовательные стадии решения задач с помощью ветрочета. Для этой цели Беляков поручил мне вычертить большие плакаты, на которых были показаны различные положения ветрочета при решении аэронавигационных задач. Имея перед собой эти плакаты, видя их каждый день во время занятий, слушатели постигали принцип устройства ветрочета и привыкали работать на нем быстро и четко.

Моя роль была очень скромной: я вычерчивала прибор, выполняла обычную для всякого чертежника техническую работу. Тогда мне и в голову не приходило, что пройдет немного времени, и этот прибор, как и многие другие, которые пока были для меня лишь объектами черчения, вскоре станет моей неотъемлемой профессиональной принадлежностью. Вычерчивая ветрочет и последовательные решения задач, я незаметно для самой себя тренировалась так, как тренируется всякий начинающий штурман. Изобретенный Беляковым «автоматический» метод изучения прибора для меня лично сыграл огромную роль. Я быстро научилась работать с ветрочетом и производить

на нем все расчеты, какие только позволяет этот элементарный прибор штурмана. То же самое повторилось и со счетной аэронавигационной линейкой.

...Жизнь быстро шла вперед. В стране происходило огромное социалистическое строительство. Вырастали новые заводы, шахты, электростанции. В строительство вовлекались массы народа, в том числе и женщины. Я видела, что для женщины нет никаких препятствий в любом деле, но о профессии штурмана-летчика еще не помышляла, хотя, сама того не сознавая, быстрыми шагами шла к этой специальности.

Кончался рабочий день, я возвращалась домой, к своей маленькой дочке. Ей было уже полтора года. Она росла, начинала лепетать и доставляла мне огромную радость. На целый день ее оставляли дома на попечении няни. Как часто среди работы, во время тренировки я вспоминала о ней, думала, все ли дома благополучно: сварила ли няня моей малышке кашку, не положила ли сахар прежде, чем снимет кашку с огня. Сколько радости я переживала, приходя домой и заставая мою дочурку здоровой и веселой! Усталость проходила. Я сама ходила с ней гулять, варила ей кашку, шила рубашечки, платьица с кружевцами. Мне хотелось, чтобы она была одета как можно красивее.

Девочка начинала ходить. За ней нужен был хороший присмотр. Когда она замечала, что я собираюсь на работу, то поднимала крик на весь дом. Тогда я прибегала к обычной материнской хитрости: выходила в коридор и там надевала шапку и пальто.

Часто я вставала к ней ночью, поправляла постельку, меняла белье и следила за тем, как Танюша тихо засыпает, успокоенная прикосновением матери к ее нежному тельцу. Доставляла ли мне моя девочка огорчения? Только тогда, когда ей случалось хворать. Но кто из матерей не знает этих огорчений? Мешала ли она мне работать? Никогда! Не было мо-

мента в моей жизни, чтобы я чувствовала какие-нибудь неудобства от того, что у меня ребенок. Дочь доставляла мне только радость.

Между тем круг моих обязанностей в лаборатории стал расширяться. Мне уже поручали проверять приборы, вместе с техниками устанавливать их на самолет, записывать их показания во время испытаний. По своей обычной привычке я стремилась научиться все делать самостоятельно. Мне в этом не мешали. Наоборот, Беляков применял во всей своей работе прекрасный метод — дать каждому работнику возможность самому решить любую задачу, любой технический вопрос.

Так я приблизилась к самолету. Научилась выбирать наиболее удобное место для прибора, просверливать дыры, прикреплять прибор так, чтобы он держался прочно, не болтался, чтобы им было удобно пользоваться во время полета. Одновременно с техниками, устанавливавшими приборы на самолетах, работали техники по моторам. Я слышала их разговоры, видела моторы, начинала кое-что понимать в механике. Так, шаг за шагом я практически постигала машину.

Меня захватила большая созидательная работа, которая в то время кипела в штурманском деле. Аэронавигационная наука развивалась очень быстрыми шагами. Я поняла, что мне нужно учиться, чтобы еще глубже вникнуть в смысл науки, к которой я очень быстро пристрастилась. Я решила поступить на заочное отделение Ленинградского авиационного института. В течение двух лет я совершенствовалась в математике, физике, геометрии и механике.

Но специальные знания, нужные штурману, я получала в Академии. Я не была слушателем Академии, но неизменно в качестве ассистента, вернее, технического помощника, присутствовала на лекциях. Оставалось только внимательно слушать и запоминать. Я слушала и запоминала. Перед слушателями Академии у меня было то преимущество, что

один и тот же материал я прослушивала много раз и, кроме того, постоянно жила среди приборов, работала с ними, разбирала, чертила, изучала их устройство до мельчайших деталей.

Огромное влияние на своих учеников и помощников оказывал Александр Васильевич Беляков. Он поражал нас своей аккуратностью и четкостью. Беляков обладает счастливой способностью делового человека — заранее предусмотреть абсолютно все, что ему может понадобиться в работе. Свои занятия со слушателями он подготовлял так, что время было высчитано буквально по минутам. Заранее предусматривалось, сколько времени понадобится на решение задачи, сколько — на изложение предмета, сколько отнимут ответы на вопросы. Все, что ему нужно было во время лекции, — наглядные пособия, приборы, чертежи, бланки, бортжурналы, таблицы — все было заранее приготовлено и имело определенное место. Он не отнимал у слушателей ни одной лишней минуты. Со свойственной ему методичностью Беляков заносил в свою маленькую записную книжечку вопросы, которые возникали в процессе преподавания. Аэронавигация — молодая наука. Много возникало вопросов, иной раз неясных даже самому преподавателю. Иной преподаватель из ложного стыда, боясь «уронить» себя в глазах своих учеников, не хочет признаться в незнании, в неумении ответить на возникающий вдруг вопрос. Беляков никогда не пытался изобразить из себя всезнайку. Если что-нибудь ему было неясно, он без смущения говорил:

— Этого я не знаю, мне самому нужно продумать. В следующий раз расскажу.

И не было случая, чтобы в назначенный срок Беляков не приготовил исчерпывающего ответа.

У Белякова всегда можно найти следы его работы. Они хранятся в аккуратных папках в виде записей, чертежей, расчетов, вычислений. Все это он записывает очень четким, мелким почерком. Все, чем он обогащал свой ум, хранилось в папках в нашей ла-

боратории, и он давал возможность всякому знакомиться со своими материалами. Беляков был ярым патриотом своей лаборатории. Бывало, едва узнает, что где-нибудь в научно-исследовательском институте или библиотеке появились какие-то новинки по штурманскому делу, как сейчас же отправляется туда, все расспросит, выпишет, переведет, если нужно, с иностранного языка на русский и, радостный, принесет в лабораторию. Мы уже по его лицу узнаем, что у Александра Васильевича новость. А он говорит:

— Что я достал, товарищи!

И вынимает из своего портфеля то записку о новых методах радиопеленгации, то какие-то новые изобретения.

— Вот, разберитесь. Когда разберетесь, расскажете мне.

Говорилось это так, будто он давал задание изучить новое изобретение или метод, ему самому еще не известные. Мы, его помощники, старались в этих случаях изо всех сил. Особенно лестно было, что руководитель поручает нам самостоятельную работу. Бывало, придешь к нему и скажешь:

— Вот, Александр Васильевич, я уже это проработала.

Он внимательно выслушает и ответит:

— Спасибо, я все это уже знаю.

Таков был педагогический метод Белякова. Таким путем он прививал своим помощникам и ученикам умение самостоятельно работать. В нашей молодой науке этот метод вполне оправдывался. Создавалась привычка работать особенно тщательно, чтобы потом можно было объяснить другому. И до сих пор я применяю методику Белякова в своей практической работе и в тренировке.

Жизнь Белякова — это как бы отражение его любимого дела: авиации и аэронавигации. Сын сельского учителя, участник гражданской войны, чапаевец, Беляков поступает в авиационную школу и, сам еще

не сознавая, что из этого получится, попадает в отделение летчиков-наблюдателей.

«Во время мировой войны, — вспоминает Беляков, рассказывая о себе, — не существовало такой специальности — летчик-наблюдатель. Авиация применялась, главным образом, для корректирования стрельбы. На самолет вместе с пилотом сажали артиллериста. Тот же артиллерист бомбил противника. Если же самолет вылетал на разведку, рядом с пилотом сажали штабного офицера. В то время думали, что наблюдатель обязан наблюдать за приборами на земле, а летать для него не обязательно. По мере развития авиации и увеличения радиуса действия самолета летчик стал нуждаться в специальном помощнике, который следил бы за курсом и указывал направление полета».

Слушая эти рассказы Белякова, я все более и более проникалась интересом и уважением к его профессии и предмету, который он преподавал. Американский автор Ассен Джорданов в своем интересном и остроумном пособии для летчиков, в книге «Ваши крылья», пишет:

«Побороть страх можно или пренебрежением к опасности или с помощью знаний; последний путь является лучшим».

Беляков, одним из первых летчиков в Советском Союзе, приобрел знания, нужные для того, чтобы не опасаться летать в любую погоду и при любых условиях. Впоследствии он был флагштурманом в перелете Москва — Варшава — Париж и уверенно вел сквозь дожди и туман и против встречного ветра флагсамолет пилота Байдукова. В течение пяти лет Беляков был начальником штурманской кафедры Военно-воздушной академии имени Жуковского. В 1936 году, будучи уже одним из выдающихся аэронавигаторов, Беляков сдал экзамен на звание пилота и стал самостоятельно летать. В июне 1936 года, вместе с Чкаловым и Байдуковым, Беляков совершил беспосадочный перелет по маршруту Москва — остров Вик-

тория — мыс Челюскин — остров Удд (Чкалов) протяжением 9 374 километра. В 1937 году Беляков прокладывает путь тому же самолету по маршруту Москва — Америка, через Северный полюс. Я горжусь, что училась штурманскому делу у Белякова.

Все, что было существенного в этой специальности, я узнала из уст Александра Васильевича. За несколько месяцев из меня получился узкий специалист по штурманскому делу. Я довольно хорошо знала аэронавигацию теоретически, по крайней мере в рамках, в каких она тогда преподавалась в Академии. Но практически о штурманском деле я имела еще весьма смутное представление. Здесь мне пришли на помощь мои старшие товарищи, преподаватели Академии. Однажды Николай Константинович Кривоносов сказал:

— Вы уже почти готовый летнаб. Вам остается только освоить штурманское дело практически. Займитесь астрономическими наблюдениями. Попробуйте с помощью секстанта определить место, где вы находитесь.

Я вылезала с приборами на вышку и по солнцу и звездам определяла свое место. Сначала это отнимало у меня уйму времени, потом все меньше и меньше. С помощью секстанта я определяла высоту солнца или любой звезды, затем делала вычисления, обрабатывала измеренную высоту и таким образом узнавала, в какой точке земли нахожусь. Сначала ошибалась на десятки километров, потом ошибки становились все меньше и меньше. Так тренировалась долго, в течение нескольких лет, даже тогда, когда научилась работать самостоятельно. Я поняла, что упорная, длительная тренировка в штурманском деле — это то же самое, что упражнения для музыканта. Так же как музыкант, если он перестает упражняться, теряет технику, так и штурман без тренировки отвыкнет от обращения с приборами и не сможет быстро ориентироваться.

Вскоре мне стали доверять производство астрономических наблюдений вместе со слушателями. Я уже фактически руководила астрономическими занятиями группы слушателей. Но Кривоносов не успокаивался.

— Вот вы все это изучаете, — говорил он, — но неизвестно, сумеете ли вы свои знания применить в полете, сможете ли вы летать? Вы вкладываете в аэронавигацию столько труда, а вдруг вам не понравится летать, что же вы тогда будете делать с вашими знаниями?

Представление о профессии летчика у меня было довольно общее. О летчиках говорили дома, говорили среди знакомых. Я не совсем была равнодушна к летному делу, но, признаться, оно меня не очень привлекало даже тогда, когда оставалось только сесть в самолет и применить свои штурманские знания в полете.

Но первый полет решил мою судьбу. Я пришла на аэродром, меня усадили в самолет. Кое-кто при этом подшучивал. Летчик Леонид Кольцов поднял свой «Р-1» в воздух. Когда мы взлетели, я не могла найти аэродром. Я поняла, что быть штурманом на земле — еще не значит уметь водить самолеты.

Когда я вернулась, все поздравляли меня с воздушным крещением. Беляков сказал:

— Ну что ж, можете летать, если хотите.

— Как летать, зачем?

— Приборы будете проверять, записывать показания. В воздухе работа найдется.

Его поддержал Кривоносов:

— Займитесь, выйдет из вас летнаб!

Я стала летать с Беляковым на тяжелой трехмоторной машине.

В полете Беляков работал очень спокойно. Как и на занятиях, все было заранее точно рассчитано. Ни одна минута не пропадала даром. Он записывал показания приборов в бортовой журнал своим мелким, ровным почерком. Я получала огромную практиче-

скую школу. Совершенно по-новому стала осмысливать знания, полученные в лаборатории во время занятий. Параллельно с учителем я тренировалась, например, в определении места самолета по солнцу. Делается это так. С помощью оптического прибора — секстанта — измеряется высота солнца. Затем по специальным таблицам высчитывается, какая высота солнца во время наблюдений должна быть в произвольно намеченной точке. Допустим, что в точке А высота солнца 51°, а измеренная нами высота солнца — 50°50′. Значит, местоположение самолета на земле на 10 минут дуги большого круга отстоит от выбранной счислимой точки. Если измеренная высота больше, значит мы ближе к солнцу от этой точки. Если измеренная высота меньше, значит мы дальше от солнца. Каждая минута дуги равна морской миле, или 1,85 километра. Теперь остается решить простую арифметическую задачу. Мили переводятся в километры, и получается позиционная линия положения самолета.

Работа с секстантом и все вычисления во время полета, так же как и работа с другими приборами, должны производиться быстро, иначе самолет пролетит значительное расстояние и наблюдение потеряет свою ценность. Приходится делать серию отсчетов, высчитывать средние величины. Полученные результаты наносятся на карту, и только тогда штурман принимает решение — либо исправить курс, либо изменить скорость. Это зависит от условий полета.

Астрономические наблюдения приобретают решающее значение в заоблачных полетах, когда летчик не видит земли. Он летит тогда по указанию штурмана, и ему не нужно терять высоту, чтобы снижаться поближе к земле для ориентировки, а следовательно, — не приходится тратить горючего на набор высоты. Горючее, как известно, часто решает благополучный исход перелета, особенно на дальнее расстояние. Тот же Ассен Джорданов в книге «Ваши крылья» гово-

рит очень метко: «Если ваш самолет окажется во время полета без горючего, вам нечего будет сказать в свое оправдание...»

Уже с первых полетов я поняла, какое огромное значение имеет аэронавигация в военной обстановке. Над территорией противника летчик всегда будет стремиться лететь на высоте, недосягаемой для зенитных орудий. Ему неинтересно снижаться близко к земле, и тогда астрономическая ориентировка придет ему на помощь. Я поняла также, что она имеет бесспорное преимущество перед другими способами ориентировки: ее точность не страдает по мере удаления самолета от базы, тогда как именно этим отличаются и радиоориентировка и счисление пути.

В полетах с Беляковым я получила и общие элементарные практические уроки, необходимые всякому штурману. Здесь я увидела, что одно дело уметь рассчитывать и записывать расчеты и совершенно другое — ориентироваться в воздухе. Однажды мы пролетали недалеко от Каширы. Я увидела дымку и спрашиваю своего учителя:

— Что это, пожар?

— Нет, не пожар, а город Кашира. Над городом часто дымка бывает...

Уезжая в отпуск, Беляков сказал мне:

— А вы можете теперь летать и без меня!

Мне было разрешено летать самостоятельно в качестве штурмана. С некоторых пор это стало моей заветной мечтой. Первым самостоятельным полетом был полет с летчиком Барабановым по маршруту Москва — Загорск — Дмитров — Москва. Волновалась я порядком. Мне все еще казалось, что быть штурманом — невероятно сложное дело. С чего начать в воздухе? Как действовать? Ведь я должна буду самостоятельно указывать путь самолету. А вдруг что-нибудь перепутаю? Ведь это не на земле!

Мне снова помог Кривоносов.

— Знаете что, — сказал он, — действуйте так же, как на земле. Все, что вы научились делать на земле,

повторяйте в такой же последовательности в воздухе — ничего больше не нужно.

Его напутствие придало мне бодрости, но все же я волновалась. Очевидно, это обычное волнение каждого молодого специалиста, начинающего работать самостоятельно, без посторонней помощи. Так волнуется актер, впервые выступающий на сцене, инженер, защищающий свой первый проект, врач, делающий первую операцию.

Наконец, мы поднялись в воздух. Летим. Рассчитала курс, дала летчику направление, а сама сижу, волнуюсь: вдруг я Загорска не узнаю? Что тогда? Ведь после Загорска нужно дать летчику направление на Дмитров. Помню, как я удивилась и обрадовалась, когда точно по расчету под нами оказался Загорск. Нетрудно было опознать город по его характерным очертаниям. Миновав Загорск, мы развернулись на Дмитров. Дмитров тоже оказался на месте. А у меня новая забота: как бы не прозевать аэродрома. Уж его, думаю, ни за что не найду... И снова удивилась, когда точно в рассчитанное время мы увидали под собой аэродром.

Это было для меня большой радостью. Все знания, которыми я запасалась в течение двух лет, ожили и приобрели совершенно новый смысл. Так для ребенка вдруг оживает и становится понятным раскрашенный рисунок. Я поняла не отвлеченно, а на деле, почему, например, дорога — это лучший ориентир, чем колокольня или пожарная каланча. Прежде я должна была верить этому на слово.

Весь большой запас знаний совершенно по-новому укладывался в голове. Иначе стала воспринимать такие вещи, как ориентир, скорость, курс.

С этого момента я научилась работать сознательно.

Штурманское дело, между тем, продолжало совершенствоваться и развиваться. Буквально каждый месяц приносил новые усовершенствования, изобретения. Появлялись новые, неведомые до сих пор прибо-

ры, приспособления, новые методы расчетов и вычислений.

Аэронавигационная лаборатория Военно-воздушной академии была центром, в который стекалось все новое в штурманском деле. Благодаря прекрасным педагогическим качествам начальника штурманского факультета Александра Васильевича Белякова мы, его помощники и ученики, быстро узнавали все новинки и учились в них разбираться. Хорошо помню, например, такой случай. Обычно мы производили обработку астрономических наблюдений с помощью цилиндра Бигрева. Прибор этот был несовершенный, во время полета цилиндр легко подвергался вибрации, перескакивал с одного деления на другое. Однажды Беляков пришел в лабораторию сияющий, как это с ним бывало всегда, когда он находил какую-нибудь новинку. Действительно, он принес из научно-исследовательского института, от Спирина, новый способ астрономической обработки, способ Вимса, с таблицами. Он предложил нам самим изучить эту новинку, чтобы потом рассказать ему. Новый способ оказался, действительно, гораздо проще и надежней...

Желание работать у меня было огромное. Под влиянием своих товарищей я выработала в себе такую черту: если что-нибудь не дается сразу, если чего-нибудь не знаю, то буду работать до тех пор, пока все окончательно не станет ясным, пока не разберусь до тонкостей.

Очень много занималась дома. Наскоро пообедав, сажусь, бывало, за математику, механику, за политические науки. Ведь надо было изучать материалы, которые я получала из заочного отделения Ленинградского авиационного института. В этот период самостоятельно изучала историю партии и «Капитал» Маркса. Конспектировала, обращалась к первоисточникам. В произведениях Ленина и Сталина я находила то, чего нехватало в специальной учебе.

Дома стали все чаще и чаще поговаривать, что я

слишком утомляюсь и мало внимания уделяю семье. Девочка моя подрастала. Случалось, что целыми неделями я не могла заниматься ею, как раньше, когда она была крошкой. Мои выходные дни становились семейным праздником. В эти дни я гуляла со своей дочкой, катала ее на саночках, всячески баловала.

Однако ребенка нужно было воспитывать нормально. Видя, как все труднее и труднее становится мне отрываться от работы, моя мать пошла еще на одну большую жертву ради меня и своей внучки. Она бросила работу и целиком отдалась воспитанию Танюши.

...Летом слушатели Академии выехали в лагеря, на практические занятия. В научно-исследовательском институте ВВС РККА на лето потребовались дополнительные работники. Меня командировали в институт, в распоряжение Спирина, который руководил аэронавигационным отделом.

Научно-исследовательский институт ВВС РККА был центром, где рождались все новейшие приборы, все современные методы штурманского дела. Душой этой огромной творческой работы был Иван Тимофеевич Спирин. Спирин — один из старейших организаторов штурманского дела военно-воздушных сил РККА. Замечательна его биография. Он родился в Коломне, в семье рабочего-маслодела. В 1915 году поступает на железную дорогу, сначала грузчиком, потом ремонтным рабочим. В 1918 году идет добровольцем в Красную армию и в 1919 году попадает в эскадрилью «Илья Муромец».

В старое, мрачное время Спирин даже не имел возможности как следует обучиться грамоте. Придя в авиацию, он начинает упорно учиться. Поступает на вечерний рабфак и, отказывая себе в досуге, в несколько лет получает знания, которых ему нехватало для того, чтобы успешно работать в авиации.

Его захватывает идея воздушных сообщений. С первых же шагов своей летной жизни Спирин выбирает

трудную роль исследователя. Он задается целью пробивать новые пути в летном искусстве.

Спирин — в большей степени практик, нежели первый мой учитель Беляков. Все, чего Спирину удавалось добиться в теории, проверено им на практике десятки и сотни раз. Спирину принадлежит предсказание, ставшее крылатой фразой в летном мире. Он сказал на одном собрании:

«Придет время, когда летную погоду надо будет сделать нелетной и наоборот. Летать придется в так называемую нелетную погоду, чтобы подойти к врагу незамеченным и застать его врасплох».

Первый полет по маршруту Спирин совершил в 1925 году из Москвы в Коломну. Прошло только двенадцать лет, и тот же Иван Тимофеевич в качестве флагштурмана прокладывал курс для целой эскадрильи самолетов, отправившихся из Москвы на Северный полюс, и первый вместе с летчиком Водопьяновым сел на полюсе, к которому стремились люди в течение многих веков. Какой огромный путь прошел этот человек за короткий срок! Но для того, чтобы стало возможным исполнение вековой мечты человечества, Спирин упорно работал все эти годы, работал так, как должен работать большевик, сын народа, истинный воспитанник партии Ленина — Сталина. В 1927 году он участвует в большом европейском перелете советских летчиков, в 1929 году устанавливает союзный рекорд дальности полета. В 1931 году Иван Тимофеевич участвует в большом восточном перелете по маршруту Москва — Севастополь — Анкара — Тегеран — Кабул — Ташкент — Москва. В 1934 году мы встречаем Спирина среди участников рекордного перелета летчика Громова по кривой. Они летели непрерывно 75 часов и покрыли без посадки расстояние в 12 411 километров.

Иван Тимофеевич обладает не только необыкновенной работоспособностью, но и отличительным свойством большевика — никогда не останавливаться на достигнутом.

Под руководством Спирина я постигла внутреннюю механику всех аэронавигационных приборов. До сих пор я знала лишь назначение приборов, умела с ними обращаться, тренировалась на быстроту расчетов. Теперь же, в научно-исследовательском институте, мне раскрылась внутренняя сущность аэронавигационной техники. Я поняла, что значит влияние температуры на металлы, из которых сделаны наши приборы, что такое остаточные и застойные явления. Здесь же, в научно-исследовательском институте, я окончательно уяснила себе все непонятные до сих пор вопросы астрономической ориентировки. Секстант и другие астрономические приборы были изучены до малейших деталей.

Спирину я обязана тем исключительным вниманием, которым я пользовалась в институте. Не было случая, чтобы мне не удалось получить здесь исчерпывающий и самый обстоятельный ответ на вопросы, которые волновали молодого начинающего штурмана. А вопросов накапливалось немало. И до сих пор я точно знаю, что Иван Тимофеевич всегда в трудную минуту придет на помощь, выручит советом, покажет, и все станет ясным. Он сделает это так обстоятельно и толково, что после не останется уже никаких сомнений.

У Спирина я научилась многому. Поняла, какое исключительное значение для работы в полете имеет устройство рабочего места штурмана, поняла, что значит инициатива штурмана во время полета, наконец, увидела, что в моем штурманском образовании имеется солидный пробел: мне нехватало знания радио. А в то время радиопеленгация уже заняла прочное место в аэронавигации. Полученные мною за эти годы знания настолько укрепились после работы в научно-исследовательском институте, что окружающие это заметили. Тогда мне было поручено самостоятельное ответственное штурманское задание на Черном море.

ШТОРМ

Осенью 1933 года проектировалась новая пассажирская гидроавиационная линия Одесса — Батуми. Прежде чем открыть регулярное пассажирское сообщение, нужно было разработать эту линию, то-есть изучить все условия полета, выбрать и описать места, наиболее удобные для посадки, наметить пункты аэропортов и аэровокзалов. На Черное море была отправлена специальная экспедиция. Наземные партии исследовали побережье, двигаясь одна навстречу другой. Воздушная разведка указывала наземным партиям места, где должны быть произведены промеры глубин акваторий (водных бассейнов для будущих гидроаэропортов).

Эта была большая экспедиция. В ней работали геодезисты, гидрографы, картографы, геологи, гидрогеологи, фотоработники, чертежники, инженеры, рабочие-строители. Самолеты и летный состав включались в экспедицию из местной авиации. Летчики менялись, только штурман был постоянный. Обязанности штурмана были возложены на меня. Я производила фотосъемки с самолета и составляла подробные описания отрезков трассы, обследованных в полете.

Летать над морем в спокойную погоду — большое удовольствие. Небо безоблачно, воздух чист и прозрачен, ярко светит солнце. Внизу, под самолетом, расстилается величественная панорама моря и побережья. Летали мы вдоль берега, ориентировка особых затруднений не представляла. Все было бы прекрасно, если б нам не изменяла погода.

Нередко на море случался такой шторм, что пароходы не могли зайти в порты. У пароходов, которым все же удавалось пришвартоваться к портовой стенке, вид был такой, будто они только что вернулись с Северного полюса. Толстая ледяная кора покрывала борта, ледяные сосульки висели на вантах, палуба превращалась в каток. В такие дни самолет так

болтало в воздухе, что люди с трудом удерживались на местах.

Однажды мы вылетели из Севастопольской бухты при чистом, безоблачном небе. Летели спокойно, каждый делал свое дело. И вдруг около Новороссийска совершенно неожиданно машину швырнуло вниз. Я глянула на высотомер. В одно мгновение самолет потерял почти двести метров высоты. Ветер трепал и бросал из стороны в сторону наш корабль, который до сих пор казался таким мощным. Впервые в жизни я испытывала настоящую «болтанку». Это дул «бора» — свирепый, сильный, порывистый, холодный ветер, хорошо знакомый черноморцам, особенно жителям Новороссийска. Я знала о его существовании только по рассказам. Обычно «бора» с громадной силой скатывается с горных возвышенностей. В тех случаях, когда горы граничат непосредственно с морем, ветер бывает особенно сильным. Новороссийская бухта как раз окружена горами. Переваливаясь через эти горы, ветер достигает огромной силы, иногда до тридцати метров в секунду. Он сбивает с ног людей, ломает мелкие постройки, опрокидывает вагоны на железной дороге. В море поднимается сильное волнение. Воздух наполняется водяной пылью.

Летчик Анатолий Шемякин, пилотировавший наш самолет, передал мне записку: «Задул бора, надо садиться».

Но где садиться? Возвращаться в Новороссийск, откуда дует этот проклятый ветер? Море бушует так, что немудрено перевернуться даже морскому пароходу. О посадке в Новороссийской бухте нельзя было и помышлять. Единственным подходящим местом нам казалась Геленджикская бухта. Хотя и здесь был шторм, но выбора нам не представлялось. Хорошо бы, конечно, добраться до Поти или до Сухуми, но на такое расстояние у нас нехватило бы горючего. Шемякину все же удалось благополучно посадить машину в Геленджикской бухте. К нашему удивлению, никто не выехал на катере нам навстречу, как это полагается

при посадке гидросамолета. Волны стали гнать машину в море. Нам стоило большого труда удержать самолет. Наконец, подошел катер, забуксировал нас и помог укрепить самолет в бухте с помощью якоря и двух крестовин.

В Геленджике свирепствовал норд-ост. Ветер был такой, что на берегу разламывало деревянные дома. По улице катилась сорванная ветром афишная тумба. Кое-как, ползком, мы добрались до базы. У самолета установили дежурство.

Три дня бушевал ветер. Делать нечего, скучно. Мы тем временем познакомились со старожилами и стали расспрашивать о режиме погоды в этих местах. Опытные охотники на дельфинов рассказали, что обычно шторм проходит здесь периодами. Иногда он продолжается три дня, иногда — шесть, а случается — и девять, и двенадцать. Но бывают просветы, когда шторм временно утихает. Что, если нам воспользоваться такой передышкой и попробовать уйти? В Батуми стояла прекрасная погода. За каких-нибудь три часа мы могли быть там.

Мы решили воспользоваться затишьем, чтобы заправить баки самолета. Баки вмещали шесть бочек горючего. На берегу мы приготовили смесь, погрузили бочки в фелюгу и поплыли к нашему самолету. Нам удалось благополучно перелить горючее из пяти бочек, оставалась последняя — шестая. Но в это время мы увидели, как с гор начинает быстро сползать густая гряда облаков. По местным приметам это обозначало приближение норд-оста. Через несколько минут на море снова начался сильный шквал. Мы быстро перерезали шланг, соединяющий фелюгу с самолетом. Остатки бензина полились в воду. Отпущенный самолет развернулся по ветру, мы же поспешили к берегу. Однако пристать было невозможно. Ветер грозил разбить наше суденышко о пристань. Мы находились на расстоянии двух метров от пристани. Оставалось только прыгать. Летчики без труда быстро перемахнули через отделявшее нас водное простран-

ство. На фелюге оставались лишь командир корабля и я. Командир кричит: «Прыгайте!», я чувствую, что мне ничего не стоит сделать прыжок, но юбка связывает ноги. На берегу собралась большая толпа. Все сочувственно следят за нами, и, как всегда в таких случаях, дают хорошие советы. Я думаю про себя: «Попробуйте-ка сами прыгать в такой юбке!» Но размышлять было некогда. Подняв юбку и уже совершенно не думая о том, как это выглядит со стороны, прыгаю. В эти минуты, впервые за мою летную жизнь, я почувствовала неудобство женской одежды. С тех пор я на работе никогда не ношу юбки.

Исследуя побережье, мы облетели в ту осень весь Крым, Кавказский берег, Азовское море. Обследовали северную часть Крымского полуострова, прошли к его западной оконечности и отсюда подлетали к Севастополю. Перелет считался по тому времени сложным. Когда мы снизились в Севастопольской бухте, на берегу нас встречало все командование.

Так я получила первую выучку в полетах над морем.

Я поняла, что это гораздо сложнее, чем летать на сухопутном самолете. Для молодого штурмана это было прекрасной школой. Нам приходилось делать перелеты по семь часов без посадки, в самую различную погоду. Стало ясно, что если в таких условиях организм справляется с полетом, то тем более сумею летать над сушей. Помню, одна старушка, когда мы улетали из Геленджика, принесла нам на прощанье большой таз, наполненный пирогами с капустой. Мы всю дорогу жевали пироги и закусывали мандаринами. Не успеваю я проглотить один пирог, как сзади уже протягивается рука борттехника с другим. В самолете было весело. Единственным неудобством были одежда и обувь. Летчик Шемякин предупреждал:

— Смотрите, замерзнете вы в ваших городских сапожках. Наденьте лучше бурки.

Я пренебрегла советом опытного пилота. В воздухе очень скоро стали замерзать ноги. Смотрю, борттехник просовывает мне сначала одну бурку, потом другую и записку: «Командир корабля просил вам передать...»

Я не стала возражать и с удовольствием надела бурки. С тех пор я поняла, что значит для летчика правильно одеться в полет...

Когда я вернулась в Москву, Беляков предложил мне сделать на штурманской кафедре Военно-воздушной академии подробный доклад о своей работе на Черном море. Выслушав доклад, Беляков сказал:

— Ну, товарищ Раскова, теперь только остается оформить вас, как штурмана.

У Белякова слова никогда не расходятся с делом. Мне разрешили сдать экстерном экзамен на звание штурмана и присвоили это звание, и я была зачислена на должность инструктора-летнаба той же аэронавигационной лаборатории.

В АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ЛАБОРАТОРИИ

Кадры штурманов еще только создавались. В Академию для переподготовки приезжали пилоты и летчики-наблюдатели. Они имели звание командиров РККА и носили петлички со знаками различия. Однажды из запаса пришли на переподготовку старые командиры. Из них была создана специальная группа. Меня назначили преподавателем этой группы. Когда командиры прочли в расписании «Штурманское дело — преподаватель Раскова», они решили, что это описка, наверное не «Раскова», а «Расков». Посмеивались.

Но вот наступил первый день занятий. Обычно в военно-учебных заведениях при входе преподавателя дежурный по отделению подает команду «смирно», слушатели встают, и преподаватель принимает рапорт. Каково же было мое удивление, когда я вошла в

ство. На фелюге оставались лишь командир корабля и я. Командир кричит: «Прыгайте!», я чувствую, что мне ничего не стоит сделать прыжок, но юбка связывает ноги. На берегу собралась большая толпа. Все сочувственно следят за нами, и, как всегда в таких случаях, дают хорошие советы. Я думаю про себя: «Попробуйте-ка сами прыгать в такой юбке!» Но размышлять было некогда. Подняв юбку и уже совершенно не думая о том, как это выглядит со стороны, прыгаю. В эти минуты, впервые за мою летную жизнь, я почувствовала неудобство женской одежды. С тех пор я на работе никогда не ношу юбки.

Исследуя побережье, мы облетели в ту осень весь Крым, Кавказский берег, Азовское море. Обследовали северную часть Крымского полуострова, прошли к его западной оконечности и отсюда подлетали к Севастополю. Перелет считался по тому времени сложным. Когда мы снизились в Севастопольской бухте, на берегу нас встречало все командование.

Так я получила первую выучку в полетах над морем.

Я поняла, что это гораздо сложнее, чем летать на сухопутном самолете. Для молодого штурмана это было прекрасной школой. Нам приходилось делать перелеты по семь часов без посадки, в самую различную погоду. Стало ясно, что если в таких условиях организм справляется с полетом, то тем более сумею летать над сушей. Помню, одна старушка, когда мы улетали из Геленджика, принесла нам на прощанье большой таз, наполненный пирогами с капустой. Мы всю дорогу жевали пироги и закусывали мандаринами. Не успеваю я проглотить один пирог, как сзади уже протягивается рука борттехника с другим. В самолете было весело. Единственным неудобством были одежда и обувь. Летчик Шемякин предупреждал:

— Смотрите, замерзнете вы в ваших городских сапожках. Наденьте лучше бурки.

Я пренебрегла советом опытного пилота. В воздухе очень скоро стали замерзать ноги. Смотрю, борттехник просовывает мне сначала одну бурку, потом другую и записку: «Командир корабля просил вам передать...»

Я не стала возражать и с удовольствием надела бурки. С тех пор я поняла, что значит для летчика правильно одеться в полет...

Когда я вернулась в Москву, Беляков предложил мне сделать на штурманской кафедре Военно-воздушной академии подробный доклад о своей работе на Черном море. Выслушав доклад, Беляков сказал:

— Ну, товарищ Раскова, теперь только остается оформить вас, как штурмана.

У Белякова слова никогда не расходятся с делом. Мне разрешили сдать экстерном экзамен на звание штурмана и присвоили это звание, и я была зачислена на должность инструктора-летнаба той же аэронавигационной лаборатории.

В АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ЛАБОРАТОРИИ

Кадры штурманов еще только создавались. В Академию для переподготовки приезжали пилоты и летчики-наблюдатели. Они имели звание командиров РККА и носили петлички со знаками различия. Однажды из запаса пришли на переподготовку старые командиры. Из них была создана специальная группа. Меня назначили преподавателем этой группы. Когда командиры прочли в расписании «Штурманское дело — преподаватель Раскова», они решили, что это описка, наверное не «Раскова», а «Расков». Посмеивались.

Но вот наступил первый день занятий. Обычно в военно-учебных заведениях при входе преподавателя дежурный по отделению подает команду «смирно», слушатели встают, и преподаватель принимает рапорт. Каково же было мое удивление, когда я вошла в

класс и не услышала команды. Слушатели продолжали сидеть на своих местах. Никто не рапортовал. Хотя передо мной и были старые командиры, однако нельзя было с самого начала допустить нарушения дисциплины.

Я спросила:

— Кто у вас командир отделения?

Командир встал.

— Товарищ командир, почему не рапортуете?

Он довольно неохотно и лениво подал команду. Командиры также нехотя повиновались. Затем мне был отдан рапорт, и занятия начались.

Слушатели осторожно, но с явным любопытством приглядывались ко мне. Женщина-штурман, да еще преподаватель Академии, — это было необычно. Не сразу установились нормальные отношения. Сначала на меня даже пожаловались начальнику факультета: командирам казалось диким, что они должны стоять «смирно» перед женщиной.

Но начальник факультета объяснил, что Раскова права, требуя соблюдения военной дисциплины. Командиры насторожились. Иной раз кое-кто из них пытался «подлавливать» меня, задавая каверзные, сложные вопросы. Кончилось это очень скоро. Напоследок разыгрался забавный и трогательный инцидент. Перед выпуском группы я раздавала слушателям зачетные работы. Когда все получили свои работы и я уже собиралась покинуть аудиторию, ко мне вдруг обращается командир отделения и говорит:

— Товарищ Раскова, а моей работы вы не вернули.

Я стала искать, но его работы не нашла.

— Подождите, сейчас посмотрю в лаборатории. Наверное, я оставила вашу работу там.

С этими словами я вышла из аудитории. Когда я вернулась, мне стало ясно, что надо мной подшутили. Работа оказалась на месте, моим слушателям нужно было лишь, чтобы я вышла на минуту. Не успела я

войти, как раздалась команда: «Встать, смирно!». Командир отделения подошел ко мне с громадным букетом цветов в руках и произнес речь. Мне хорошо запомнились его слова:

«Мы бы хотели, чтобы все летчики, так же, как мы, убедились, что женщины в нашей стране могут быть летчиками не хуже мужчин...»

Преподавание в Академии помогло мне совершенствоваться в технике и теории самолетовождения. Обучая других, я сама изо дня в день продолжала учиться и тренироваться и увидела, что в аэронавигационной науке, как и во всякой другой, нет пределов совершенствованию. Если человек научился в течение трех минут с помощью секстанта определять местонахождение самолета, он должен тренироваться, чтобы это делать в течение двух минут. Если он умеет производить астрономические наблюдения с точностью до десяти километров, ему следует стремиться к еще большей точности.

Лаборатория все более обогащалась новейшими приборами и приспособлениями. Многое нам приходилось изобретать или изготовлять самим, своими средствами. В аудиториях были установлены тренажеры — приспособления для наземной тренировки штурманов. Слушатели размещались в тренажерах, перед ними здесь были те же приборы, что и в самолете, на полу и на стене — движущаяся панорама местности. Панорама приводилась в движение с помощью моторов. У тренирующихся создавалось впечатление полета. На тренажере слушатели решали различные аэронавигационные задачи.

Моим любимым делом было — составлять задачи. Составляя новую задачу, я должна была ее заранее решать. Таким образом, преподавание нисколько не мешало тренировке штурмана. С каждой новой задачей я сама все больше и больше тренировалась в технике расчетов. Вместе со слушателями я увлекалась так называемыми проигрышами полетов. Делалось это так. Слушатели сидят в классе, перед ними

на столах — карты, бортовые журналы и все нужные приборы: ветрочеты, аэронавигационные линейки, графики поправок. По заданию инструктора, слушатели должны проделать все расчеты, которые приходится производить штурману в воздухе. Слушатели решают задачу, а в это время инструктор дает различные вводные данные, усложняет полет, изменяет условия. Неожиданно вдруг сообщаешь:

— Ветер переменился. Вместо попутного сейчас у вас встречный.

Или:

— Ваш самолет попал в сплошную облачность.

— Радиомаяк не работает.

— Вы вынуждены обходить грозовой фронт.

Слушатели должны быстро находить выход из положения, менять курс, снова делать расчеты на своих приборах.

Такая тренировка (конечно, по заранее определенной программе) научает штурмана почти автоматически производить свои расчеты. Тренирующийся привыкает быстро манипулировать со счетными приборами.

Иногда в такой игре слушатель доводится до «потери ориентировки» и должен сам восстановить ее, определить свое место и дать самолету курс к цели. Такие упражнения проделывались за один самолет, потом за целые эскадрильи, потом за большие соединения.

Летом занятия переносились на аэродром, в лагеря. Здесь, летая со своими слушателями, я помогала им осваивать в воздухе те же приборы, с которыми мы работали зимой в лаборатории.

Особенно много пришлось летать летом 1934 года. Беляков, перед своим отлетом по маршруту Москва — Париж — Варшава приехал в лагеря и сказал мне:

— Я улетаю. Придется вам взять полностью преподавание в моих отделениях.

Беляков занимался с высшим командным составом.

Мне казалось, что я не справлюсь с такой ответственной работой. Но Беляков настаивал:

— Справитесь. Если будет трудно, начальник факультета вам поможет.

Он передал мне аккуратно исписанные тетрадочки, по которым можно было проследить буквально по дням за работой слушателей во время занятий. Мне, с моим размашистым почерком, даже страшно было приниматься за тетрадки Белякова. Я старалась подражать ему, записывать все так же четко и мелким почерком, как и он. Из этого ничего не получалось. Но даже такая мелочь давала выучку, необходимую штурману.

Летняя практика проходила успешно. Все слушатели на «отлично» отлетывали и разыгрывали аэронавигационные и тактические задачи. Кроме отделений Белякова, я еще занималась со своими отделениями. Много летала и на тяжелых и на легких самолетах. Летала в качестве «посредника» на учениях. «Посредник» во время учебных тактических полетов обычно летит рядом с эскадрильей, отмечает все действия слушателей, выполняющих роль командиров эскадрилий или отрядов, а также действия штурманов. В случае неправильных решений, грозящих безопасности полета, «посредник» принимает на себя командование эскадрильей и ведет ее на аэродром.

После полетов мы собирались на краю аэродрома, на опушке леса, и производили подробный разбор полета. Каждый летный день кончался таким разбором. Мне приходилось в это лето обучать штурманскому делу командиров авиационных соединений, вести с ними всю работу, начиная от подготовки полета и до выполнения тактической задачи.

И как был доволен молодой штурман, когда, вернувшись из европейского перелета, Беляков дал отличную оценку работе слушателей.

«БУДЕТ ИЗ ТЕБЯ ЛЕТЧИК»

Наступила осень 1934 года. Возобновились обычные занятия. А меня ожидала большая радость. Както Беляков подзывает меня и говорит:

— Мы решили наградить вас чем-нибудь за хорошую работу, но не знаем, чем. Чего бы вы сами хотели?

Меня смутил этот вопрос. Беляков лукаво поглядывал на свою ученицу.

— Тогда вот что, — сказал он, — я вас немного знаю, позвольте мне самому предложить командованию, чем вас наградить.

Через некоторое время он мне говорит:

— Вас вызывает начальник Академии. Идите к нему в кабинет.

Здесь мне снова был задан тот же вопрос: какой я хочу награды?

Я ответила, что ничего особенно мне не надо. Что командование решит, то и будет хорошо.

Но Беляков, видимо, уже обо всем договорился. Я получила такую награду, о которой не смела и мечтать. Меня решили за счет Академии обучить летному делу. Моя радость была безгранична.

Началась новая интересная жизнь, новая увлекательная учеба. Правда, не все сразу пошло гладко.

Когда я явилась в Тушино, в Центральный аэроклуб, начальник летной части и инструкторы встали втупик. Перед ними был штурман, довольно хорошо знающий многие теоретические предметы, которые полагается знать летчику. В какую группу меня определить, чтобы я не теряла лишнего времени? Думали-думали и решили, что теорией я в аэроклубе заниматься не буду, что здесь мне остается только практически освоить летное искусство. Меня зачислили в группу летчиков, проходивших переподготовку в аэроклубе. Инструктором был летчик Гепнер, типичный «лихач». Ухарская смелость Гепнера уже была известна

в летных кругах. Первое время он довольно пренебрежительно относился ко мне.

«Побольше выдержки», говорила я себе и не обижалась, когда мне, скажем, давали только один полет в день, тогда как другие учлеты летали по шесть-семь раз. Зато, когда дело доходило до чистки машины, мне приходилось трудиться наравне со всеми, если не больше других. Возможно, это делалось и с умыслом, чтобы проверить выносливость и настойчивость: может быть, ей надоест, и она уйдет...

Но мне не надоедало. С видимым удовольствием выполняла я все, что мне поручалось. Инструктор видел, что никакого угнетения его ученица не испытывает, ходит веселая, бодрая, всегда аккуратно является на занятия. К тому же он узнал, что у меня имеется уже порядочный налет, что в качестве штурмана я участвовала в довольно больших перелетах.

Все же он решил меня испытать по-своему. Дело было зимой. Однажды нужно было перегнать самолет с летного поля к ангару. Аэродром заволокло густым туманом, взлететь было невозможно. Нужно было по земле подрулить самолет к ангару. Гепнер сам садится в самолет, берет с собой техника и говорит мне:

— Будешь сопровождать самолет, держать за плоскость...

Я бежала за самолетом, что было сил. Не отставала, хотя и тяжело долго бежать по глубокому снегу в теплом полетном обмундировании. Гепнер крикнул мне с самолета:

— Становись на лыжу, чего тебе бежать!

Я встала на лыжу. Держусь руками за подкосы, самолет мчится вперед, от ветра спирает дыхание. А Гепнер гонит машину все быстрее и быстрее. Оторвет от земли, потом опять сядет, затем снова взлетит в воздух. Так мы «прорулили» некоторое время Я уцепилась обеими руками за подкосы и продолжала

стоять на лыже. С точки зрения учебной никакой необходимости в таком «упражнении» не было. Инструктору просто захотелось таким необычным способом проверить выносливость и смелость женщины-учлета. Когда он, наконец, подрулил к ангару и вылез из кабины, то увидел, что вместо щек у меня два больших круглых белых пятна. Щеки были отморожены. Инструктор сам стал оттирать мне щеки снегом и приговаривал:

— Молодчина, будет из тебя летчик!

С тех пор наступил перелом. Когда инструкторы летали на групповой пилотаж, Гепнер в каждый полет брал меня с собой в машину. Кроме того, мне разрешили летать с каждым из выпускников. В группе, кроме меня, было шесть учеников. Одно время я ежедневно летала с каждым из них, участвуя во всех их полетах. Часто не вылезала из самолета с утра до вечера. Организм настолько свыкся с полетами, что я уже не испытывала никаких неудобств даже при самых сложных фигурах пилотажа. С каждым днем я все лучше и лучше чувствовала себя в воздухе.

Я знала, что многие женщины постигли летное искусство, что они самостоятельно летают. Известны уже были имена Валентины Гризодубовой, летчицы Казариновой и многих других. В аэроклубе я видела девушек-инструкторов и твердо знала, что и для меня стать летчиком — немудреное дело.

Полеты становились чаще и интересней. Большая часть нашей группы, состоявшей из летчиков, проходивших переподготовку, уже была выпущена из аэроклуба. В группе, кроме меня, остались только двое: инструктор парашютного спорта Загуменный и летнаб Богданов. Нам дали другого инструктора — Гродзенского. Он был полной противоположностью Гепнеру. Тот выезжал исключительно на личной храбрости, этот же был расчетлив, аккуратен и методичен. Никогда не позволит себе лишнего движения в полете, строгий, выдержанный, дисциплинированный.

Гродзенский сразу обратил внимание на мою тренировку. Я стала летать чаще. Через некоторое время ушел и Богданов. Остались лишь Загуменный да я. Труднее стало ухаживать за машиной в ангаре. Работа, которая обычно распределялась на семерых, теперь легла на двоих. Но это нас нисколько не огорчало: каждому из нас доставалось больше полетов.

День в аэроклубе начинался с пяти утра. К десяти я должна была уже прибыть в Академию на занятия. Весной и летом учеба в аэроклубе производилась с четырех до девяти утра и с шести вечера до захода солнца. Летом мои родные сняли дачу невдалеке от Тушино, чтобы мне близко было ездить в аэроклуб.

Чувствовала я себя прекрасно. Бывало, пробежишься по свежему воздуху, на аэродром приходишь бодрая, веселая. Выводишь машину — и сразу в полет.

Случилось так, что Загуменный пострадал во время прыжка с парашютом и слег в больницу. Я осталась в группе в единственном числе. До конца учебы уже оставалось немного, и машина была предоставлена в полное мое распоряжение.

Самолет был прекрасный. Очень устойчивый в полете, хорошо отрегулированный. Я с любовью за ним ухаживала. Вместе с техником подолгу копалась в моторе, проверяла все до мельчайших деталей. Бывало, стемнеет, все ушли с аэродрома, а мы все еще «надраиваем» машину, чтобы она блестела, как новенькая. На эти заботы и внимание машина отвечала беспрекословным повиновением. В других группах учлеты немало мучились, прежде чем им удавалось запустить мотор. У нас же мотор запускался сразу и работал без перебоев.

Подошла пора первого самостоятельного полета. Я была готова к этому раньше учлетов, одновременно со мной поступивших в другие группы аэроклуба: ведь мне удалось летать гораздо больше их. Но до

первого самостоятельного полета мне предстояли обычные для каждого учлета испытания. Работники и руководители аэроклуба понимали ответственность, которую они несут за каждого выпускаемого пилота. Началась проверка, нудная и продолжительная. Сначала со мной летал инструктор, потом командир отряда, потом командир эскадрильи и, наконец, начальник летной части. Когда все по очереди убедились, что я летать умею, начальник летной части приказал инструктору:

— Дайте ей еще два провозных полета.

Опять летать с инструктором! Но я мужественно выносила все испытания. Знала, что теперь остается недолго, что скоро выпустят.

Мне предложили отпроситься на пару дней с работы в Академии. Ну, думаю, мой час настал. В четыре часа явилась на аэродром, вывела машину из ангара. Смотрю, все начинается сначала. Снова я должна подниматься в воздух — сначала с инструктором, потом с командиром отряда, потом с командиром эскадрильи и, наконец, с начальником летной части. Когда отлетали, мне приказали отдохнуть. Проходят часы, уже близится вечер, а меня все еще задерживают. Инструктор говорит:

— Давайте я еще с вами пролечу.

Мы делаем три полета по кругу, снижаемся. Мне говорят: «Ну, посидите еще немного». Сколько же еще сидеть? Кто из учлетов не поймет моего нетерпения.

Наконец, техник подходит к самолету и забирает из передней кабины подушку, подвязывает ремни, словом, освобождает кабину. А на учебных машинах в передней кабине обычно летают инструкторы. Обрадовалась: значит инструктора со мной уже не будет. Да и техник приветливо подмигивает: «теперь, мол, полетишь одна...»

Ко мне подходит инструктор:

— Полетите без меня. Делайте такую же посадку, как в последнем полете.

Трудно передать ощущение, которое я испытывала, прежде чем успела дать газ, при мысли, что впервые в жизни буду одна в воздухе. Но вот стартер взмахнул белым флажком, я совершенно автоматически дала газ. Машина побежала, увеличивая скорость, взлетела и стала набирать высоту. Я сделала разворот. Самое трудное осталось позади. Хорошо! Я лечу одна, передо мной не маячит, как всегда, голова инструктора в кожаном шлеме. Инструктор где-то там внизу, вон в том квадратике, на аэродроме. Стоит и, наверное, волнуется, как я сяду без его помощи? Стало очень весело. Сделала традиционную «коробочку» над аэродромом и, когда стала заходить на посадку, даже забыла, что со мною нет инструктора. Спокойно посадила машину прямо к «Т». И только тут вспомнила об инструкторе. А он подбегает ко мне и кричит:

— Еще такой же!

Это было лаконичное приказание — повторить полет.

Я повторила. Меня поздравили с самостоятельным вылетом.

Но учеба на этом не кончилась. После первого самостоятельного полета инструктор продолжал летать со мной каждый день по одному разу. Потом я уже могла летать одна, сколько захочу. Но первый полет в день был обязательно с инструктором. Меня учили пилотажу. Я летала по кругу и в зону. Сначала делала мелкие, потом глубокие виражи. Глубокие виражи мне особенно нравились. Когда крен самолета переваливает за 45°, руль поворота становится рулем глубины и, наоборот, руль глубины — рулем поворота. Перемена рулей усложняет работу летчика.

Вскоре я научилась самостоятельно делать змейки спирали, «восьмерки», скольжение на крыло, срывы в штопор, боевые развороты, петли. Так я стала летчиком. К знанию аэронавигации прибавилось умение самостоятельно управлять самолетом. Передо мной раскрылись новые необъятные горизонты.

СЛЕПОЙ ПОЛЕТ

В Академию привезли новейшую усовершенствованную установку — тренажер для слепых полетов, так называемую «кабину Линка». Это была полная модель самолета — с плоскостями, фюзеляжем, хвостовым оперением, оборудованная всеми приспособлениями для управления и приборами.

Слепой полет до сих пор считается одной из важнейших проблем воздушных флотов всех стран. Военная техника во всем мире быстро развивается. Летчик в военной обстановке должен летать на высоте, недосягаемой для обстрела с земли. Нужно забираться высоко в облака и над облаками. Кроме того, в наше время каждый летчик должен быть готов к ночным полетам. В нормальном, не слепом полете ориентировочной линией, по которой летчик может вести самолет, является горизонт. Но на большой высоте в облаках или ночью, когда горизонта не видно, его могут заменить специальные приборы.

Слепой полет, или полет по приборам, позволяет летчику находиться в воздухе в любую погоду и в любое время дня и ночи. Это очень важно: никогда пилот не гарантирован от того, что, вылетев даже в самую хорошую погоду, он на пути не встретит облачность, дождь, туман, грозу. Летчик должен быть вооружен против всяких неожиданных сюрпризов, которыми изобилует природа на различных высотах. Современная техника дает пилоту мощные средства в виде аэронавигационных приборов, с помощью которых можно летать вне видимости земли, то-есть совершать слепые полеты.

Научиться слепому полету может каждый. Нужна только упорная и длительная тренировка. Полученная Академией кабина слепого полета давала возможность тренироваться в самых различных положениях, в которых летчик может оказаться в полете.

...Пилот садится в кабину и наглухо закрывается колпаком. Перед ним светящиеся приборы. Пилот

включает ток, «полет» начинается. С этого момента сидящий в кабине должен сосредоточить свое внимание на приборах. С помощью электрического вакуум-мотора в четырех мехах, на которых смонтирована кабина, поддерживается одинаковое разрежение воздуха. По воле летчика от движения ручки управления и педалей кабина может вращаться, крениться, подымать и опускать нос, — словом, производить все эволюции, какие вызываются движением рулей в полете. Машина может делать виражи, развороты, подвергаться искусственной болтанке. В распоряжении летчика — указатель поворота, показывающий быстроту и правильность вращения и дающий возможность определить, не заносит ли хвост самолета, нет ли скольжения на крыло во внутреннюю сторону вращения. Рядом с этим прибором на приборной доске помещен указатель скорости, вариометр, стрелка которого показывает скорость подъема и спуска, оборудование ложного радиомаяка. Специальное устройство позволяет передавать в кабину во время тренировки сигналы, которые обычно подает радиомаяк. Кабина связана телефоном с командным мостиком, откуда инструктор дает тренирующемуся все необходимые указания, корректирует его работу во время «полета», дает дополнительные задания, сообщает, правильно ли выдерживается курс.

Мы начали осваивать новый тренажер. Монтировали его в одной из аудиторий Академии, регулировали все детали, затем приступили к тренировке.

Мне самой надо было очень много тренироваться. Летчик должен выработать в себе способность автоматически реагировать на показания приборов. Чтобы передать это искусство слушателям, инструктор сам должен в совершенстве овладеть техникой слепого полета. Находясь в «слепой кабине», летчик подвергается ложному впечатлению о положении кабины. Этому способствует устройство внутреннего уха, так называемого вестибулярного аппарата человека. Например, когда летчик вводит самолет в правильное

вращение (вираж) и продолжает некоторое время так вращаться, он не ощущает этого вращения. Но как только он пытается вывести самолет обратно в прямолинейный полет, он испытывает так называемое чувство противовращения: ему кажется, что самолет начал быстро вращаться в противоположную сторону. Если только летчик послушается этого своего ощущения, он заставит самолет вращаться снова в первоначальном направлении, и никакая сила тогда не прекратит вращения самолета. Летчик не должен слушаться обманчивого впечатления своего вестибулярного аппарата, он должен доверять одним приборам.

Это дается не легко. Нужно долго тренироваться, чтобы заставить себя полностью доверять приборам и быстро реагировать на их показания.

...Мотор включен, тренировка началась. Сейчас пилот упражняется в виражах. Он вводит машину в крен и плавно «дает ногу» — нажимает на ножную педаль. Начался вираж. Нужно тщательно следить за кренomером. Вот шарик креномера уходит из центра во внутреннюю сторону вращения. Значит, либо крен слишком велик, либо слишком мало вращение по взятому крену. Летчик не видит положения самолета, но по прибору он определяет, что самолет скользит и теряет высоту. Что нужно сделать? Есть два выхода из положения. Можно оставить крен, как он есть, и плавным давлением на педаль (руль поворота) увеличить скорость вращения. Вращение ускорится, самолет перестанет терять высоту. Шарик креномера вернется на свое место. Другой способ — не давать самолету увеличивать крен или, как говорят летчики, поддерживать крен. Для этого нужно плавно, буквально микроскопическим движением «прикладывать силу» к ручке в обратную сторону крена. Машина перестанет скользить на крыло, шарик вернется в центр.

Так тренировалась я долго, по многу часов в день. На тренировку уходило все свободное от занятий

время. Новое дело всегда кажется трудным. И мне сначала было трудно не поддаваться своим ощущениям. Когда я освоилась со слепым полетом в кабине и стала безошибочно реагировать на показания приборов даже в условиях болтанки, мне самой показалось странным, как это я еще не так давно доверялась своим ложным ощущениям. Движения мои в кабине стали ровными, плавными, я убедилась, что нельзя реагировать на показания приборов резкими нажимами на педали или резкими рывками ручки управления. Это только может сбить с толку, машина очень чувствительна.

Начальник лаборатории предложил мне разработать программу тренировки летчиков в кабине слепого полета. Программа была составлена. Каждый летчик должен был тренироваться в общей сложности десять часов в продолжение двадцати занятий.

Летчики, которые пришли в первых группах для тренировки по слепому полету, летали гораздо лучше меня. Мне казалось, что как только они сядут в кабину, то сразу же освоятся с техникой слепого полета. Но на деле оказалось не так. Они были приучены летать в открытых кабинах. Здесь же, накрытые колпаком, они производили резкие движения. Со своего инструкторского мостика я видела — кабина вздрагивает, как будто ее с силой дергают во все стороны. Только после нескольких занятий летчик научался обращаться с кабиной нежно и деликатно.

Последней в нашей программе была задача на быстрое вращение. Здесь проверялось, насколько летчик приучился пользоваться приборами. Не предупреждая летчика об этой задаче, я предлагала ему сделать левое вращение с максимальными креном и скоростью.

— По моему сигналу, — говорила я, — выводите машину на курс норд.

Это означало, что, вращаясь в глубоком вираже, летчик должен не только вывести машину из вра-

щения, но и поставить ее в какое-то определенное направление — на заданный курс.

Как ни в чем не бывало, веселый залезал в кабину летчик. Задача представлялась ему простой и легкой. Как и всякий другой, этот «полет» начинался с прямой. Когда кабина устанавливалась в правильное горизонтальное положение, я говорила летчику:

— Левое вращение!

А сама запускала секундомер. Самолет быстро и четко вращался в умелых руках оттренированного летчика. Наша кабина делала один вираж, то-есть полный оборот вокруг своей оси, за семь секунд. Такого малого радиуса виража летчики обычно не встречают ни на одном самолете. Когда стрелка приближалась к минуте, я останавливала секундомер и командовала:

— Выводите на курс норд! — И снова включала секундомер. Это для того, чтобы отметить время, за которое летчик сумеет поставить машину на курс. Летчик обычно вначале неизбежно подчинялся своему чувству противовращения. Это было видно по тому, что хотя кабина вначале выходила из крена, но затем снова продолжала вращаться в левую сторону с прежней быстротой. Тогда я говорил летчику:

— Не слушайтесь своего внутреннего уха. Доверьтесь только приборам.

Летчик пытался перебороть ложное ощущение. Моментами ему даже удавалось выводить машину на прямую, но проходило несколько секунд — и снова кабина начинала вращаться в ту же сторону. А стрелка секундомера бежит, число секунд растет... Наконец, летчику удавалось прекратить вращение и вывести машину на прямую. Но это еще не курс норд, а какой-то другой. Чтобы повернуть машину на заданный курс, требовалось снова, мелким «доворотом», разворачивать машину. Обычно летчик, уже достаточно разгоряченный, делал это слишком резко, и кабина начинала крутиться в правую сторону. Летчику снова приходилось испытывать борьбу со своим

чувством противовращения. Когда он терял всякое доверие к приборам, начиналось совершенно беспорядочное вращение кабины: то влево — с правым креном, то, наоборот, вправо — с левым креном, иногда при этом кабина задирала нос почти до полной потери скорости.

Говоришь летчику в телефон:

— Вы сорвались в «штопор».

Или:

— Считайте себя убитым.

Но тут же нужно исправить его ошибку. Напоминаю:

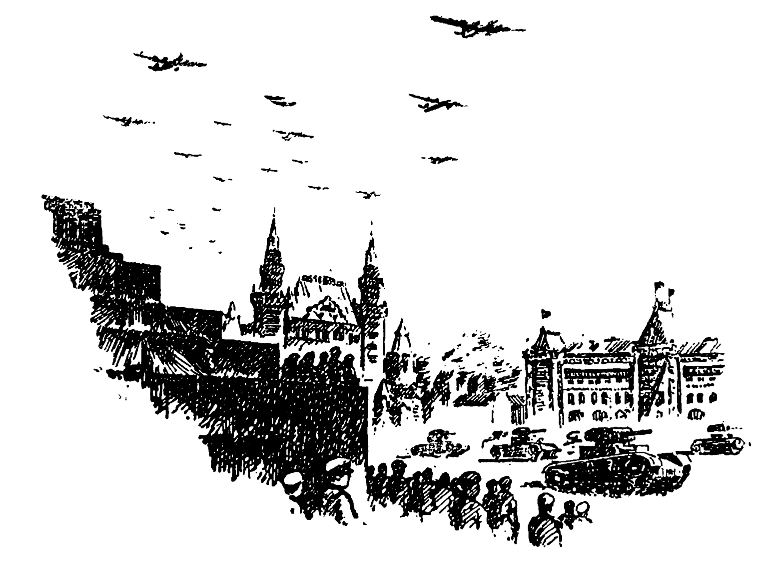
— Не прислушивайтесь к своим ощущениям. Смотрите только на приборы и доверьтесь им. Больше вам ничего не надо. Стрелка указателя поворота у вас вправо, шарик креномера—влево. Плавно нажмите на левую педаль, поставьте ноги нейтрально, подберите левый крен. Но все это делайте плавно.

Через несколько секунд машина устанавливалась на прямую по заданному курсу. Тогда я разрешала летчику открыть колпак. Летчик выходил из кабины мокрый от пота. Мой секундомер отсчитал несколько минут, слишком много для такой операции.

— Вот так задача, — сконфуженно говорил летчик.

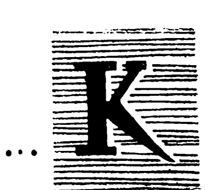
— Ничего, я сама так тренировалась. Еще два-три таких занятия, и вам уже не будет так жарко... Только больше доверяйтесь приборам.

Действительно, проходили два-три занятия, и летчик привыкал к своему положению и начинал все больше доверять приборам, отвлекался от своих ощущений. На выполнение задания уходили уже не минуты, а какие-нибудь десятки секунд. Летчик выходил из кабины веселый, спокойный. Теперь он был подготовлен к слепым полетам на самолете.



ЧАСТЬ ВТОРАЯ

ПЕРВОМАЙСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ ПАРАДЫ



...Кто не знает воздушных первомайских парадов в Москве? Если вам и не довелось их видеть, то уж, наверное, вы много слышали и читали о них. Сердце советского патриота переполняется гордостью и радостью при виде сотен крылатых машин, когда они стройно, в строгом военном порядке, пролетают над городом в великий день международного пролетарского праздника. Их вид являет грозную военную силу. На улицах столицы сотни тысяч ликующих людей. Они с восторгом смотрят вверх. Город наполняется гулом моторов. Самолеты налетают внезапно и, ровно в

двенадцать часов дня пролетев над Красной площадью, исчезают. Кто из москвичей в день Первого мая не осведомляется у своего товарища:

— Ну как, видел воздушный парад?

— Конечно, видел, — отвечает тот и с гордостью восклицает: — Здорово!

Чтобы доставить народу это редкое зрелище, продемонстрировать трудящимся мощь нашей авиации, задолго до первомайского парада в военных авиационных частях идет упорная и тщательная подготовка. Нужно ли рассказывать о радости молодого летчика, которому впервые объявляют, что он будет участвовать в первомайском воздушном параде?

В 1934 году флагштурманом парада был назначен Стерлигов, его заместителем — Спирин. Подготовка началась задолго до Первого мая. Штурманам предстояла трудная задача. Несколько сот самолетов с разных аэродромов нужно собрать в воздухе и в боевом строю, ровно в двенадцать часов, провести над Красной площадью. Это необычайно красивое зрелище, которое видят демонстранты Москвы, для штурманов первомайского парада означает прежде всего — точный математический расчет. Всего только восемь минут тянутся самолеты через Красную площадь, над мавзолеем, с трибун которого на них смотрят лучшие люди страны, руководители партии и правительства, нарком обороны Ворошилов, великий Сталин. Самолетов много. Чтобы каждый из них находился точно в том месте, где ему полагается лететь в параде, заранее рассчитывается время вылета каждого самолета. Затем рассчитывается время и место пристроения отдельных эскадрилий к общей колонне и, наконец, — время возвращения каждого самолета на свой аэродром.

Всем самолетам должно хватить горючего. Заранее надо предусмотреть аэродромы и запасные площадки на случай порчи мотора. С точностью до одной секунды должно быть выдержано время прохождения всей мощной колонны самолетов над Красной

площадью. Эти расчеты приготовляют штурманы.

Мне посчастливилось работать в эти дни вместе с лучшими штурманами Советского Союза Спириным, Стерлиговым и Беляковым.

Они собрались в маленькой комнатке на Центральном аэродроме.

Нагнувшись над картами и таблицами, дымил папиросой Спирин, заражая всех своей инициативой и деловитостью. Беляков и Стерлигов делали бесконечное количество расчетов, выкладок, чертежей, таблиц. Мне поручили составлять штурманские графики и расчеты. Я делала свое дело спокойно и уверенно, внимательно приглядываясь к работе старших товарищей, у которых привыкла учиться.

29 апреля начали составлять список участников парада на флагманских кораблях. Я очень беспокоилась: возьмут ли меня на самолет во время парада. На первом флагманском корабле летело все командование, на втором — заместитель командующего парадом и Спирин. Спирин сам обратился ко мне с вопросом:

— Наверное, хочется вам пролететь?

— Очень хочется, Иван Тимофеевич!

— Ну, хорошо, запишу вас своим помощником.

Когда утвердили списки, я оказалась на втором корабле помощником штурмана. Нужно ли рассказывать, как я гордилась оказанным мне доверием, как заранее предвкушала радость полета.

Первого мая рано утром мы собрались на аэродроме. Аэродром представлял собой редкое зрелище. Сотни самолетов стояли в строгом порядке вдоль поля. Впереди, отдельно от всей массы самолетов, — три больших флагманских корабля.

По условной ракете одновременно заработали несколько сот моторов. Ни один мотор не остался не работающим. В первый раз в жизни я видела такую величественную картину. Вот она, наша мощная, непобедимая авиация! Великая честь и счастье трудиться в ней, быть даже самым крошечным винтиком в

этой несокрушимой армаде. Раздалась команда:

— По самолетам!

Мы со Спириным заняли свои места в штурманской кабине.

Спирин сказал:

— Вы будете у меня на связи.

Это значит, что я буду заведывать пневматической внутренней связью второго флагманского корабля.

В воздух огненной змеей взвивается ракета. Наш самолет взлетает. Мы летим далеко от Москвы, за Клин, чтобы еще и еще раз в воздухе проверить ветер и точно рассчитать, где нужно повернуть обратно на Москву, чтобы ровно в двенадцать часов быть над Красной площадью. Это самые напряженные минуты в штурманской работе. Ошибись хоть немного, и вся колонна опоздает на Красную площадь.

Вот флагманский корабль делает разворот, пересекает железную дорогу и по правой стороне от железнодорожного полотна, соблюдая определенное расстояние от него, летит обратно на Москву. Мы разворачиваемся вслед за флагманским кораблем, подстраиваемся к нему, и через несколько минут Спирин показывает:

— Видите — по ту сторону железной дороги летит первая эскадрилья тяжелых кораблей.

С особенным вниманием слежу за этой эскадрильей. Ее ведет Беляков.

— Вот сейчас они начнут разворачиваться нам в хвост, — говорит Спирин.

Действительно, в определенный момент эскадрилья тяжелых четырехмоторных красавцев разворачивается и, как будто связанная, стройно следует за нами.

Через каждые три минуты, в таком же порядке, как первая, разворачиваются и другие эскадрильи. Сначала — тяжелые, потом — легкие. Перед Окружной дорогой к нам пристраивается последняя эскадрилья легких самолетов.

Мои обязанности несложны: принимаю сообщения от радиста, передаю их Спирину и записываю, в какое время какие эскадрильи мы встречаем. Когда к колонне пристроилась последняя эскадрилья, Спирин разрешает мне вылезть в турель передней кабины и посмотреть назад, на стаи летящих за нами самолетов. Никогда в жизни не забыть этого волшебного зрелища. Корабли летели друг у друга на хвосте, на совершенно точном расстоянии. Я так увлеклась, что не почувствовала даже, как Спирин дергал меня за ногу, чтобы я уступила ему место в турели: ему надо было самому посмотреть, как летят эскадрильи.

Пролетели Ленинградское шоссе. Сверху видны ряды демонстрантов, стройные, как будто вытянутые по ниточке. Между рядами и внутри них много красных пятен и полосок, — это штандарты, знамена и лозунги.

До Красной площади остаются минуты. Умоляюще гляжу на Спирина:

— Разрешите, Иван Тимофеевич, когда будем подлетать к Красной площади, вылезть в турель, посмотреть.

— Полезем вместе, — говорит Спирин.

Забираемся в турель. Двоим здесь тесно, но зато видно все. Мы видим, как на улице Горького, не доходя до Исторического музея, остановились и замерли колонны демонстрантов. Парад еще не кончился, ждут, пока мы пролетим, и тогда толпы торжествующего народа хлынут волной на площадь, туда, где стоит Сталин. Площадь чиста. На ней никого нет. Очевидно, только что прошли последние танковые части. Головы людей, как маленькие горошины, видны только вокруг площади на всех прилегающих улицах.

А там, внизу, на площади, в самом ее центре, на мавзолее Ленина, —небольшая группа людей. Нам не видно их лиц, но мы твердо знаем, что здесь, окруженный своими соратниками и друзьями, стоит Сталин, и мы горды сознанием, что в эту минуту,

высоко подняв голову, он смотрит на нас. Может быть, он даже машет рукой, приветствуя наши эскадрильи. Сладкое волнение охватывает меня, я уже не замечаю неудобства и тесноты в турели. Жаль, что с такой высоты нельзя видеть лицо Сталина. Все мысли и чувства устремлены к нему.

Стрелка часов показывает 12. Точно в назначенное время мы пролетаем над площадью. Парад окончен. Эскадрильи расходятся по своим аэродромам. В нашем самолете наступает только одним летчикам понятное веселье. Все резвятся, как дети, хохочут, весело шутят. Сильно бьются сердца.

Приземляемся и возвращаемся домой. По улицам еще движутся последние колонны демонстрантов.

★

На следующий год флагштурманом первомайского парада был назначен Иван Тимофеевич Спирин. Он поручил мне самостоятельно сделать все расчеты построения колонны самолетов во время парада. Работаю так тщательно, как никогда.

Все было готово, наступил канун великого праздника. Спирин сказал:

— В этом году вы пойдете на головной машине колонны, на «Максиме Горьком». «Максим Горький» пилотирует Громов. Вся колонна выстроится в воздухе далеко за городом, головная машина должна встретить колонну, встать впереди нее и повести на Красную площадь.

Летчики — участники парада — прозвали головную машину «оркестром» — на «Максиме Горьком» громко играет радио. Далеко по воздуху разносятся звуки «Интернационала» и праздничных маршей.

Мы занимаем свои места в самолете. Я, как штурман, помещаюсь в самой передней кабине. Машина поднимается в воздух. Вслед за нами взлетают и пристраиваются к нам два истребителя. Они кажутся иг-

рушками по сравнению с нашим краснокрылым исполином.

Приятно работать в этой замечательной машине. Таких штурманских кабин я еще не видала ни на одном самолете. Здесь стоит настоящий письменный стол, со всеми нужными штурману принадлежностями, сидим мы на мягких, удобных креслах. Через кабину летчика, в глубине фюзеляжа, виден буфет с огромным самоваром. Мне очень удобно, только кинооператор все время заставляет наклонять голову: она мешает ему снимать. По привычке я явилась для участия в параде в обычном летном обмундировании: в брюках, шлеме и гимнастерке. Кто-то подшучивает, что на такой машине можно летать в светлом шелковом платье...

Ревут моторы. Эскортируемый двумя истребителями головной самолет идет прямо к Окружной дороге. Вот мы уже приблизились к построившейся в воздухе колонне. Ее ведет Спирин. Красавица-колонна! Ею можно любоваться без конца, так она ровна и стройна. Точно по расчету мы разворачиваемся и становимся в голове колонны. Радио оглашает воздух «Интернационалом». Мы над Москвой, снова то же волнение перед пролетом через Красную площадь.

Красная площадь. В груди становится тесно. Восторг и радость рвутся наружу, хочется кричать, петь. Не забываю наклонить голову, чтобы кинооператор мог снять величественную картину площади, наполовину заполненной народом.

Когда кончился парад и мы, вернувшись на аэродром, пришли в штаб, нас встретил Спирин:

— Ну вот и оркестранты пришли!

Долго еще не хотелось уходить с аэродрома. Взобравшись на вышку комендантского домика, мы следили за тем, как садятся одна за другой, точно на отведенные места, машины, участвовавшие в параде. Мы видим, как заполняется аэродром, как самолеты размещаются вокруг поля. Обсуждаем каждую посадку. Спорим: «промажет» или «не домажет» самолет...

Спирин рассказывает о своем восточном перелете, о своих впечатлениях в восточных странах. Афганские женщины не имеют права показать своего лица. Они ходят, наглухо закрытые паранджами, и не имеют права подойти к столу, за которым едят мужчины. Спирин рассказывает о варварских унижениях и притеснениях, которым на Востоке подвергается женщина.

— А вот вы, товарищ Раскова, — закончил свой рассказ Спирин, — открывали сегодня воздушный парад в нашей Москве, и на вас смотрел товарищ Сталин!

ШЕСТЬ САМОЛЕТОВ ЛЕТЯТ ИЗ ЛЕНИНГРАДА В МОСКВУ

В августе 1935 года я получила боевое крещение летчика в самостоятельном перелете. Аэроклубы нашей страны выпустили к тому времени много женщин-летчиц. Некоторые из них совершали довольно продолжительные перелеты. Но это были индивидуальные перелеты на одной машине. Как пролетят молодые летчицы в групповом перелете? Экспериментальный авиационный институт решил организовать первый групповой женский перелет. В один прекрасный день в Военно-воздушной академии было получено письмо с просьбой командировать меня для участия в этом перелете.

Могла ли я отказаться? Дальние самостоятельные полеты на дальность с некоторых пор стали моей сокровенной мечтой. Я только осведомилась, на какой машине придется лететь.

— Очевидно, на легком учебном самолете.

— Когда вылетать?

— Сегодня вечером выедете «Красной стрелой» в Ленинград. Лететь будете из Ленинграда в Москву. Собирайтесь.

На следующее утро я явилась в Ленинграде на завод спортивных самолетов конструкции инженера Яковлева. Здесь я узнала, что в групповой перелет

полетят шесть летчиц. Каждая получит по самолету с пассажиром.

Передо мною возникло серьезное затруднение. Ведь до сих пор я летала на учебных самолетах. Теперь же мне предлагают отправиться в довольно продолжительный групповой перелет на незнакомой, новой машине. Справлюсь ли? Однако я не торопилась высказывать свои сомнения.

Командиром перелета назначили летчицу — инструктора Агнессу Кадацкую. Нас разбили на два звена, по три самолета в каждом. В звено Агнессы Кадацкой входил и мой самолет. Другим звеном командовала Валентина Стояновская.

Все ведомые — молодые пилоты, окончившие аэроклубы без отрыва от производства.

Привезли нас на аэродром, показывают машины. Они нам очень понравились. Это были изящные двухместные лимузины-монопланы с высоко расположенными крыльями. Мотор — тот же, что и в учебных самолетах, но помещен он несколько ниже, и расстояние винта от земли гораздо меньше, чем на учебном самолете. Я обратила также внимание на то, что эти машины не имеют двойного управления, как учебные самолеты.

Невольно почувствовала уважение к новой машине. Даже слегка забеспокоилась: удастся ли мне сразу на ней вылететь? Агнесса Кадацкая и Валентина Стояновская сели и полетели как ни в чем не бывало. Мне же показалось это не так просто. Даже сидеть в этой незнакомой машине нужно по-новому. До сих пор, летая на учебном самолете, я сидела обычно в задней кабине, передняя предназначалась для инструктора. Самолет же Яковлева имел только одну кабину для пилота с пассажирами. Другое, что меня беспокоило, это — новый, незнакомый аэродром. Я попросила разрешения потренироваться на учебном самолете. Влезла в переднюю кабину самолета «У-2» и в один день сделала двадцать четыре посадки. На следующий день тренировка продол-

жалась. Я сделала сорок посадок. Теперь я садилась не только на основной аэродром, с которого взлетала, но и на какие-то случайные площадки. Вспоминаю десятки случаев, когда летчикам приходилось садиться в поле. После шестидесяти четырех взлетов и посадок я заявила, что готова лететь на яковлевской машине. Сначала мне предложили пролететь в качестве пассажира с летчиком. Через плечо пилота я знакомилась с новым самолетом, присматривалась к его особенностям. В полете раскрылись все особенности моей новой машины. Я увидела, что самолет Яковлева имеет бо̀льшую скорость, чем «У-2», значит при посадке он будет дольше нестись над землей. Придется пониже выравнять машину. Машина очень послушна на ноги, — нельзя делать резких движений ногами. Больше всего смущало малое расстояние между винтом и землей. Вот, думаю, если слишком задеру хвост на взлете, обязательно винтом задену землю...

Полетела одна и сразу почувствовала себя замечательно, как будто давно уже летала на этой машине. Она оказалась очень легкой и послушной в управлении. Посадка тоже удалась. Тогда сделала еще два полета. На другой день я получила «собственную» машину. С утра до вечера тщательно знакомилась со своим новым воздушным другом. Особенно внимательно занималась мотором. Хотя это был обычный мотор серийного производства, но я уже хорошо знала, что каждый мотор имеет какие-то свои, пусть незначительные, особенности, капризы и повадки. Чтобы заставить мотор быть послушным в полете, летчик обязан заранее изучить характер мотора. Только ознакомившись, как следует, с материальной частью, я решила на следующий день полетать на своей машине. Мне говорят:

— Вам нужно взять с собой пассажира.

На аэродроме собралось несколько корреспондентов центральных газет, весьма заинтересовавшихся нашим перелетом. Я сказала:

— Ну, товарищи, кому жизнь не дорога, садитесь, полетим!

Из группы корреспондентов отделилась высокая девушка с серьезным лицом и направилась ко мне. Это была корреспондентка «Комсомольской правды» Галина Плеско. Она объявила, что сама училась аэронавигационному делу на сферических шарах. Я обрадовалась, что у меня будет такая авиационно грамотная пассажирка. Взлетели. Минут сорок находились в воздухе. Крутились над аэродромом, потом я взяла курс на Москву, чтобы посмотреть выходы на маршрут. Я решила проверить навигационные способности своей пассажирки. Увезла ее немного в сторону Москвы, потом повернула обратно к аэродрому и спрашиваю:

— Куда же нам лететь?

Она отвечает:

— Не знаю.

— И я не знаю, — говорю, а сама посмеиваюсь. Лицо моей пассажирки становится серьезнее, я продолжаю:

— А ведь я на вас надеялась!

Вижу, она через окно кабины пристально вглядывается в землю, но ничего не узнает. Тем временем я убираю газ и захожу на посадку. Лицо моей пассажирки вытянулось и выразило полное недоумение. Но... когда колеса коснулись земли, она уже широко улыбалась, — поняла, что я шутила.

По просьбе пассажирки, ей разрешили лететь со мной и в перелете. Еще несколько дней мы тренировались. Наконец, был назначен день старта.

Решено было вылетать во второй половине дня. Однако в назначенный час не все оказалось готово. Старт задерживался. Кое-кто из снаряжавших перелет уверял нас, что это даже к лучшему, что выгоднее разбить маршрут пополам, сделав посадку на полпути между Ленинградом и Москвой. Мы не были согласны с этим, ведь мы готовились к беспосадочному маршрутному групповому перелету. Но

делать было нечего. В 19 часов 15 минут, оторвавшись по-трое от аэродрома, шесть самолетов поднялись в воздух и взяли курс на Москву.

Наша задача — перегнать самолеты в Москву и показать умение советских летчиц летать в соединении. Дело невесть какое сложное. Но тогда, четыре года тому назад, для молодых советских летчиц это было довольно серьезным испытанием. Впрочем, до сих пор этот, хотя и незначительный по расстоянию, перелет остается единственным в мире групповым женским перелетом.

Нельзя сказать, что все шло нормально. Через полчаса после вылета из Ленинграда мы попали в грозу. Самолеты наши не были оборудованы для слепого полета. Только в командирской машине, у Агнессы Кадацкой, был «пионер» — указатель поворота. Она решила итти, пробивая фронт грозовых облаков. Мне же ничего не оставалось, как пристроиться поближе к командиру и держать курс по ее самолету. Я прибавила газ и подошла к командирскому самолету на более короткую дистанцию. То же самое сделала и вторая ведомая летчица. Шел сильный дождь. Вода заливала стекла кабины, делала их едва прозрачными. В тумане с трудом различались контуры переднего самолета, служившего единственным средством ориентировки для двух других. Болтанка становилась все сильней и сильней.

Лететь тяжело, но приятно. Приятно сознавать и видеть, что, несмотря на непогоду, три самолета, пилотируемые женщинами-летчицами, идут в крепко сомкнутом строю, не отстают один от другого, что летчицы умеют чувствовать друг друга на расстоянии и повиноваться общей цели, общей задаче.

Вышли из облачности и увидели, что другое звено от нас отстало. Пришлось убавить газ, пойти на меньшей скорости, чтобы дать подругам подтянуться к нам. Второе звено не заставило себя долго ждать. В сомкнутом строю мы полетели дальше.

Но гроза делала свое дело. Вскоре перед нами

показалась черная полоса большого грозового фронта. Предсумеречная гроза повлияла на ускорение темноты. И без того мрачные облака сгущались и сгущались, угрожая совсем закрыть какую бы то ни было видимость. Агнесса Кадацкая решила не итти вторично в облаках. Темнота могла застать нас в тумане, и тогда мы не смогли бы найти место для посадки.

Самолеты шли на высоте 500—600 метров. Мы спустились под облака, пошли сначала на 100-метровой высоте и, наконец, бреющим полетом стали пролетать над лесом. Дождь усиливался. Сумерки надвигались все быстрее. Стало ясно, что до аэродрома не добраться.

Мы находились где-то вблизи Вышнего Волочка. Под нами лежала болотистая лесистая местность. Сверху виднелся большой луг, окаймленный густым лесом. На лугу поблескивала вода, явный признак болота, а в центре был выложен огромный белый крест. Белый крест — это условный знак для летчиков. Он означает, что площадка, на которой он выложен, ни в коем случае не годится для посадки самолетов. Такие предупредительные знаки, обычно зацементированные, устраиваются на болотистых и других негодных для посадки площадках по пути следования пассажирских самолетов. Но одно дело предупредительный воздушный ОРУД, а другое — действительность. Деваться было некуда, хотя мы и понимали, что наши машины на своих маленьких колесиках не совсем пригодны для посадки на этом импровизированном болотистом аэродроме.

Агнесса Кадацкая первая делает круг и заходит на посадку. Я вижу сверху, что ее машина очень немного пробежала по земле и остановилась. Значит, грунт вязкий. Захожу на посадку, делаю круг, снижаюсь, еще внимательнее вглядываюсь в землю. На ней немало коряг и кочек. Однако мне удается разглядеть небольшую площадку, по цвету резко отличающуюся от окружающего болота. Болото ярко-зе-

леного цвета с темнокоричневыми пятнами, а эта площадка, вернее, полоска, имеет сероватый оттенок. Здесь, наверное, почва более сухая. Постараюсь сесть именно на эту площадку. Приняв решение, немедленно захожу на второй круг. В это время вторая ведомая, шедшая сзади меня, нарушает очередность посадки, срезает мне круг и смело заходит на посадку. Все это происходит молниеносно. Сверху мне видно, что ее машина становится на нос, с носа переваливается на крыло и ложится, как приземлившийся планер. Моя пассажирка не на шутку переполошилась и тормошит меня:

— Что случилось?

— Видите что: поломалась!

— Жива она?

— Не знаю. Снизимся — увидим.

Темнеет. Садиться во что бы то ни стало, скорее садиться! Убираю газ. Планирую. Близко земля. С небольшим «плюхом» сажаю машину на болото. Перед посадкой выключаю зажигание, чтобы не получилось вспышки в случае, если машина скапотирует. Самолет пробегает по земле несколько метров и останавливается. Я оборачиваюсь к своей пассажирке и говорю:

— Скажите спасибо, что остались живы...

Она смеется.

Моя машина по оси колес ушла в грунт. Еще какие-нибудь лишние километры скорости, и самолет был бы разбит... Но долго раздумывать не приходится. В воздухе еще три машины. Как они сядут? Вместе с Агнессой Кадацкой мы нетерпеливо ждем подруг. Вот, наконец, заходит на посадку одна, за ней другая, третья. Наконец, мы все вместе. Сели, правда, не на аэродроме, но, главное, целы. Из шести пострадала только одна. Она далеко от нас, у опушки леса. Нужно отправляться на помощь. Из летчиц только двое — Кадацкая и я — были в летном обмундировании: в брюках, сапогах и кожанках. Шел дождь, под ногами болото. Нас двоих это не смуща-

ло. Зато остальные оказались в затруднении — они были одеты в обыкновенные платья, на ногах легкие полуботинки.

Мы с Кадацкой двинулись к пострадавшему самолету. Он сел на краю площадки, у леса. Когда мы подошли, то увидели, что ничего страшного не случилось. Поломались только винт и стойка шасси. И то и другое легко можно заменить. Летчица отделалась шишкой на лбу.

На краю «аэродрома» стоял небольшой сарайчик-сторожка. Двенадцать девушек — летчиц и пассажирок — пошли к нему. Агнесса Кадацкая отправила на станцию телеграмму в Ленинград, чтобы нам выслали винт и амортизационную стойку шасси. В сторожке оказалось много соломы, мягкой и душистой. Не прошло и получаса, как мы заснули мертвецким сном.

Проснулись на рассвете. Осмотрели болото и нашли, что оно не так уж безнадежно для взлета. Пока из Ленинграда привезут винт и стойку, нужно осмотреть и привести в порядок мотор поломанного самолета. Пассажирки-корреспондентки охотно превращаются в мотористов и вместе с нами разбирают и приводят в порядок мотор.

К полудню в воздухе послышался шум самолета. Над площадкой появился «У-2». Снизу было видно, что из кабины самолета торчит запасной винт. Самолет сел, и началась дружная работа. Мы быстро привели в порядок пострадавший самолет. Летчик, прилетевший на «У-2», делает пробный полет. Взлететь не так уж легко, как это нам казалось.

Перед взлетом решаем закусить. Запасы в сторожке небольшие — немного картошки и яиц. Яиц на всех нехватает. Корреспондентки самоотверженно отказываются от них и едят одну картошку. Они говорят, что нам, летчицам, нужно солиднее «заправиться». Есть хочется здорово, и мы охотно принимаем эту небольшую жертву наших пассажирок.

Перед тем как взлететь, прокладываем на болоте дорожку из ветвей. После того, как дорожка

была строго обозначена, Кадацкая приказала садиться по машинам. Она взлетела первая, шасси ее самолета едва не задели верхушек деревьев. Я внимательно следила за взлетом командира и поняла, что нужно взлетать в направлении угла леса, чтобы как можно больше увеличить площадь для разбега машины по земле. Обернувшись к своей пассажирке, говорю:

— Ну, прощайтесь с жизнью! Если сейчас не умрете, значит долго жить будете!..

Она сидела на своем месте как ни в чем не бывало.

Я дала газ. Машина немного пробежала по земле, и вдруг я чувствую, что она у меня резко заворачивает вправо. Очевидно, в болоте вязнет одно колесо.

Пришлось раньше времени потянуть ручку на себя и без скорости оторвать машину от земли. Мне с трудом удается удержать ее, чтобы она снова не плюхнулась на землю. Еще минута, и под нами промелькнули макушки деревьев.

— Ну, теперь будете долго жить, — говорю я пассажирке.

Как только мы взлетели, я почувствовала голод. У нас был довольно солидный индивидуальный запас — целая плитка шоколада. Руки у меня заняты. Галина Плеско вкладывает мне шоколад в рот маленькими кусочками.

Все было хорошо, пока не началась болтанка. Гляжу я на свою спутницу, лицо у нее стало скучное-скучное... Кусочки шоколада достаются мне все реже и реже... Ну, думаю, затосковала девушка. А она спрашивает:

— Что это, болтанка?

— Болтанка, — говорю.

— А больше бывает?

— Конечно, еще как!..

Она стала еще скучнее, и шоколадное питание вовсе прекратилось... Однако пассажирка моя до-

вольно мужественно перенесла болтанку. Вскоре показался хорошо знакомый московский аэродром. Мы были у цели. Шесть девушек в строгом порядке зашли на посадку и приземлились. Закончился первый групповой женский перелет.

СКОРОСТНЫЕ ГОНКИ В 1937 ГОДУ

Прошел год. Попрежнему я преподавала в Академии и продолжала тренироваться. С каждым новым выпуском слушателей незаметно для самой себя я накопляла все новые знания, а приобретенные раньше еще более укреплялись в памяти. Я поняла справедливость мнения, высказываемого многими педагогами, что при желании учитель сам может многому научиться у своих учеников. Я продолжала применять методику Белякова, но вместе с тем у меня выработались уже собственные приемы преподавания. Огромное удовлетворение приносило сознание, что ты участвуешь в воспитании новых культурных авиационных кадров для своей горячо любимой родины.

К 1937 году советскими летчиками уже были совершены большие перелеты. Над советской землей летала славная стая Героев Советского Союза — Чкалова, Белякова и Байдукова, Водопьянова, Молокова, Мазурука, Спирина, Громова, Данилина и Юмашева и многих других. Имена наших летчиков все чаще и чаще занимали солидное место на страницах иностранной печати, а таблица международных рекордов все больше заполнялась фамилиями советских пилотов.

Наши летчики не успокаивались на этом. Каждый месяц приносил новые изобретения и усовершенствования, новые конструкции самолетов. В июле 1937 года, по предложению Героя Советского Союза Водопьянова, поддержанному всей авиационной общественностью и «Правдой», устраиваются скоростные гонки легкомоторных самолетов по маршруту Мос-

ква — Севастополь — Москва. Девятнадцать молодых пилотов на машинах различных конструкций участвуют в этих гонках, которые, по мысли инициатора, должны были стать традиционными гонками спортивных легкомоторных самолетов. В гонках должны показать свои качества наши советские летчики. Конструкторы же извлекали из опыта гонок уроки для усовершенствования своих конструкций.

На всесоюзное состязание вышли новые самолеты «УТ-1», № 12 Яковлева, легкомоторные и легкокрылые машины конструкции Грибовского. Спортивный самолет Яковлева, на котором я летела в групповом женском перелете, считался уже самолетом устаревшей конструкции. Однако его сочли нужным отправить на скоростные гонки вне конкурса — не для соискания приза, а для сравнения, с научно-практической целью. На самолете все оставалось таким же, как и в групповом женском перелете. Были установлены лишь добавочные баки для горючего.

Мне предложили участвовать в гонках на этой машине в качестве штурмана. Пилотировал самолет летчик Равикович.

Перед вылетом Равикович спросил меня:

— Как вы думаете, сможем мы посоревноваться со скоростниками?

— Думаю, что ничего невозможного в этом нет.

Пилот и штурман заключили между собою блок. Он состоял в том, чтобы стремиться лететь по прямой, не придерживаясь земных ориентиров. Кроме того, мы решили по возможности не делать посадок для заправки самолета горючим.

По условиям гонок нам было разрешено, пролетая над Запорожьем, принимать решение: садиться или не садиться для заправки. Мы вели самолет, как по ниточке, по заранее рассчитанному курсу — на Запорожье. Летели, минуя все города, считаясь только со своим прямым и кратчайшим маршрутом. Погода стояла прекрасная. Решили без посадки долететь до Севастополя. И когда приземлились, то оказалось, что

в наших баках осталось еще горючего на тринадцать минут полета.

Внеконкурсная машина устаревшей конструкции прилетела в Севастополь четвертой. Это вызвало настоящую сенсацию. Летчики, прилетевшие немного раньше нас, говорили:

— Вот что значит лететь со штурманом! В следующий раз учтем...

Эти разговоры придали нам азарта. Мы быстро заправились и вылетели в обратный путь. Четвертое место! — это что-нибудь да значило. В гонках было шесть призов. Если и на обратном пути мы сохраним свое место, то можно рассчитывать на приз!

Обратный путь был тяжелее. Пришлось лететь вдоль фронта облачности, навстречу дул сильный ветер. Он уменьшал и без того казавшуюся нам недостаточной скорость.

Приближался вечер, когда мы подлетали к Орлу. Орел — последний заправочный пункт. Садиться или рискнуть лететь дальше? Если сядем, из Орла нас все равно до утра не выпустят. Тогда уж лучше ночевать в Серпухове. До Серпухова долетим без заправки. Полетели на Серпухов, минуя Тулу и оставляя справа линию железной дороги.

По времени запасы горючего подходили к концу.

— Что будем делать? — спрашивает Равикович.

— Набирай побольше высоту, дотянем до Серпухова.

Равикович так и сделал. Набрал высоту тысячи две метров. В этот момент наш мотор, работавший до сих пор безупречно, вдруг стал давать перебои. Это значило, что бензин не поступает в мотор. Когда самолет стал набирать высоту, остатки бензина слились в угол бака, и бензин вовсе перестал поступать в карбюратор.

Равикович перевел самолет в горизонтальное положение, мотор снова заработал. До Серпухова осталось лететь минут десять. Я знала точно, что через

десять минут мы уже увидим Серпухов. Но мотор снова стал покашливать, давая знать, что мы перестали поить его бензином. Вот ненасытная утроба! Но где возьмешь бензин? Равикович всеми силами старался держать самолет в строго горизонтальном положении. Однако всему наступает конец. Мотор закашлял еще более угрожающе, и самолет пришлось перевести на планирование.

— Да скоро ли Серпухов? — спрашивает Равикович.

— Вот, — говорю, — сейчас будет шоссе, и сразу за шоссе — аэродром. Я тут каждый дом знаю.

Равикович больше ни о чем не спрашивает и уверенно летит на Серпухов. Мотор время от времени покашливает.

Прошло еще несколько минут. Показался аэродром. Теперь уже спокойно заходим на посадку. Как только мы приземлились, мотор, не дав самолету пробежать по аэродрому и нескольких десятков метров, замолк окончательно.

В сумерках, по высокой мокрой траве, мы добрались до ночлега.

Мотористы заправили баки горючим, проверили мотор. Мы встали задолго до восхода солнца, взлетели и взяли курс на Москву. В Тушине аэродром еще спал. На нем была мертвая тишина, и только стрелки охраны шагали у ангаров.

Мы сели, подрулили к ангару и здесь узнали, что до нас прилетели только пять участников гонок. Остальные заночевали в Орле. Значит, мы заняли шестое место. Недурно для машины устаревшей конструкции!

В моей летной жизни это был самый продолжительный полет. Ведь накануне мы шестнадцать часов находились в воздухе. Приятно было сознавать, что в одни сутки мы перелетели из Москвы в Севастополь и из Севастополя в Москву. Почувствовала усталость только тогда, когда приехала домой. Крепко заснула и проспала очень долго.

В ЭКИПАЖЕ ВАЛИ ГРИЗОДУБОВОЙ

Летчики много говорили о Валентине Гризодубовой. Мне часто доводилось слышать, что это замечательная летчица, что она много и очень хорошо летает. Я искала случая с ней познакомиться.

Однажды на выпускном вечере в Академии кто-то из слушателей сказал мне, что видел только что Гризодубову. Я очень обрадовалась. Обегала все фойе, залы и коридоры, но нигде не обнаружила женщины-летчицы. Снова встретив своего слушателя, я ему сказала:

— Что ты выдумал? Гризодубовой нет здесь.

— Как нет? Да вот она стоит с летчиком-истребителем Соколовым. Это ее муж.

Красивая женщина в изящном шелковом платье кокетливо и мило улыбалась. Из-под густых ресниц как-то очень лучисто и тепло смеялись ее глаза. Они мне особенно понравились и запомнились. Заговорить с нею не удалось, ее отвлекли. Когда она твердой, почти мужской походкой немного вразвалку направилась в зал, я подумала: «Да, это, конечно, летчица».

Потом я часто встречала Валентину в Петровском парке, по дороге на аэродром. Она, повидимому, меня тоже заметила. Каждый раз при встрече чуть-чуть смеялись ее глаза и на губах играла приветливая улыбка, какая бывает при встрече знакомых.

Девятого марта 1936 года в Колонном зале Дома союзов собрались стахановки, ударницы, орденоносцы, знатные женщины нашей столицы. Нарядный зал и фойе были наполнены веселым смехом, музыкой, шутками. Красиво одетые девушки кружились в веселой пляске или гуляли подруку. В одном из коридоров я лицом к лицу столкнулась с Валентиной Гризодубовой. И на этот раз она также была в очень нарядном платье.

Я остановила ее.

— Ты Валя Гризодубова?

— А ты Марина Раскова?

— Ну здравствуй!

— Здравствуй!

Оказалось, слушатели Академии много рассказывали обо мне ее мужу, и она знала, что я летаю и что я инструктор слепых полетов. Мы не расставались уже весь вечер. Болтали о чем угодно. Валя мне рассказала, что она играет на рояле... Она готовилась стать матерью, но это обстоятельство не помешало нам покружиться в вальсе по прекрасному паркету Колонного зала.

С бала мы ушли довольно рано. Валя торопилась домой, и я с удовольствием пошла с нею вместе.

Как приятно шагать ночью по затихшим улицам Москвы. Мы весело беседовали, рассказывали какие-то истории, смеялись, шутили. Я не заметила, как прошла свой дом. Нам обеим было легко и радостно, жаль стало расставаться. На прощанье Валя сказала просто:

— Заходи, Марина, ко мне.

Однако притти к ней удалось только осенью, когда у Вали уже родился сын. Вернувшись из лагерей, в один из первых осенних дней я встретила Валю в аллее Петровского парка. Мы обрадовались. Долго ходили по парку, оживленно болтая. Говорили о полетах, о том, как хорошо было бы вместе слетать куда-нибудь.

— Только подальше, — говорила Валя.

Она затащила меня к себе.

Валя жила в одной комнате с матерью, мужем и маленьким сынишкой, которого со дня рождения начали называть Соколиком, хотя имя его Валерий. Я увидела, что моя подруга не только летчик, но и замечательная мать. Ребенок шумел, это нисколько ее не обременяло. Она с таким восторгом следила за каждым его движением, что я даже ей позавидовала.

Мы поочередно играли на рояле. Играли любительски, как умели, но с большим задором. Весело перемигивались, когда кто-нибудь из нас сфальши-

вил, как бы говоря: «Ну, ты понимаешь?» — «Понимаю, понимаю!» — «Ну, ты представляешь себе?» — «Конечно, представляю!» Мы великодушно прощали друг другу музыкальные ошибки.

В этот вечер я узнала, что Валя родилась в авиационной семье, что ее отец еще в старое время, до революции, на свои средства строил самолеты, сам их конструировал и сам же летал на них; что мать Вали — Надежда Андреевна — помогала отцу строить самолеты. Когда семья нуждалась и нехватало денег на материалы для самолетов, мать подрабатывала шитьем на дому у богатых людей.

Сели за стол. Меня окружали милые, гостеприимные люди: Валя, ее муж, мать Вали. Она угощала нас вкусными вещами. Мы непринужденно и тихо беседовали, не повышая голоса, чтобы не разбудить Соколика. Малыш спал безмятежно, он дышал спокойно и ровно. Время от времени Валя неслышно подходила к кроватке и заботливо поправляла одеяльце. Она была в очень легком домашнем платье, делавшем ее еще более женственной и привлекательной.

Разговаривали об авиации. Мать Вали рассказала о первом полете дочери. Когда Вале было два года, она уже летала с отцом. Однажды мать ушла из дому на работу. Ребенка не на кого было оставить. Отец, собиравшийся проверить свой новый самолет, не долго думая, привязал девочку себе на спину и полетел.

— Вот и вышла она у нас летчицей, — говорила Надежда Андреевна, и в ее словах звучала гордость.

Прекрасная эта семья! Дружная, спокойная. Впоследствии, когда мы стали встречаться чаще, бывая у Вали, я никогда не видела, чтобы здесь кто-нибудь раздражался или повышал голос. Здесь всегда царило ровное, веселое настроение. Беседы велись тихие, задушевные. Часто заходила к Вале ее борттехник Катя Слобоженко. Нашим разговорам и мечтам о будущих полетах не было конца.

Однажды, по своему обыкновению, Валя вышла меня провожать, накинув на плечи пальто. Мы мед-

ленно шли с ней по длинным коридорам общежития Академии и вели самый сокровенный разговор, какой только может быть между двумя летчицами. Мы мечтали летать как можно больше, как можно дальше. Поздней ночью в коридоре общежития у нас начала созревать идея далекого беспосадочного женского перелета.

После этого мы стали встречаться чаще. Каждая продолжала делать свое дело. Со своего аэродрома в Академии я часто следила за полетами Вали. Иногда мы вместе ездили за покупками. Ходили по магазинам, покупали игрушки. Она — для своего Соколика, я — для Танюши. Как веселилась и торжествовала моя Валя, если ей удавалось выбрать какую-нибудь оригинальную игрушку, красивые ботиночки или костюм для ребенка!

Каждый раз мы разговаривали о полетах. Все чаще и чаще возвращались к нашей общей мечте — полететь вместе. Но все это еще было довольно туманно.

Неожиданно, как-то осенью 1937 года, Валя позвонила мне по телефону.

— Марина, хочешь слетать со мной на маленький рекордик?

— На какой?

— На спортивный рекорд, на дальность. Полетишь?

— Конечно, полечу. Когда?

— Да вот в выходной день. Зайди — поговорим.

Я зашла. Валентина рассказала мне, что есть небольшая машина конструкции Яковлева, № 12, которая позволяет установить рекорд дальности полета по прямой для легкомоторного самолета.

— Хочешь лететь вместе? — спросила Валя.

— Что за вопрос? Конечно, хочу.

Мы начали обсуждать маршрут. Валентина предложила:

— Полетим на Казалинск. Я эту трассу знаю, летала здесь не раз.

Так и порешили. Я отправилась домой и, не откладывая, стала обдумывать наш маршрут со штурманской точки зрения. Если мы хотим побить рекорд дальности полета по прямой, то нужно лететь не по обычной трассе гражданской авиации, а по кратчайшему пути между двумя точками. Я решила, что наиболее удобным для нас будет лететь из Москвы по прямой на Оренбург, а оттуда — вдоль линии железной дороги до тех пор, пока хватит горючего.

Валя попросила:

— Освободись на несколько дней от работы, полетаем на яковлевской машине над Москвой.

Меня отпустили с работы, и я пришла на Тушинский аэродром.

Валя уже поджидала меня. На ней было изящное пальто, легонькие туфли на высоком каблуке, красивая, модная шляпка. Как бы в оправдание своего костюма Валя сказала:

— Я ведь случайно пришла на аэродром. И не думала летать сегодня...

Но она полетела. Надела сверх пальто парашют, на голову — шлем, скинула с ног нарядные туфельки и в одних чулках полезла в самолет. Впервые в жизни она летела на этой машине. Но как красиво оторвался самолет от земли. Находившиеся на аэродроме летчики шумно хвалили Гризодубову. Я стояла и слушала их оживленные разговоры.

— Вот такому взлету можно позавидовать!

Меня охватила такая гордость, будто говорили обо мне самой. Было приятно слышать, что опытные летчики так отзываются о работе женщины-пилота, и особенно приятно, что так говорят о моей подруге Вале.

Она села так же великолепно, как и оторвалась от земли. Надела туфли, сняла с себя парашют и вступила с летчиками в разговор. Речь зашла о том, убирать ли в полете шасси. Валя считала, что шасси нужно обязательно убирать. Летчики отговаривали:

— Вот посмотрите на нашего старшего летчика

Пионтковского. Мужчина хоть куда, самый сильный в отряде. Но даже ему приходится «подвешивать» машину на минимальные скорости, чтобы убрать шасси. Где же вам справиться? Здесь нужна большая физическая сила.

На самом деле, при уборке шасси, в углублениях, куда оно убирается, образуется воздушная подушка, и нужно довольно большое усилие, чтобы преодолеть сопротивление воздуха.

— Вам его ни за что не убрать. И не пробуйте,— говорили летчики.

— Попробую обязательно, — отвечала Валя.

Она была права. Убранное шасси — это лишняя скорость, это лишние километры пути. Выпущенное шасси, наоборот, увеличивает площадь сопротивления самолета и уменьшает его скорость.

На следующий день мы снова приехали на аэродром и летали вместе. Я — в передней кабине, Валя — сзади меня. Летали по кругу. Машина маленькая, легкая. Кабина довольно тесная, приборов мало. Только карты, часы, компас и указатель скорости. Даже какого-нибудь прибора для измерения ветра установить невозможно. Значит, соображаю, придется определять ветер на этапах, не меньше, чем по 50 километров, с грубо рассчитанным курсом, и только потом по карте отмечать, куда ветер будет сносить самолет с маршрута. Это, конечно, удлинит полет, помешает лететь по прямой, но ничего не поделаешь. Полетный вес не позволял конструктору увеличить габариты кабины, вот и нет места для приборов...

Полетали мы немного по кругу, снизились. Валя говорит мне:

— Вылезай!

— Зачем вылезать?

— Затем, что я одна пойду. Шасси буду убирать.

Подошли другие летчики. Спрашивают:

— Что вы собираетесь делать?

— Хочу попробовать убрать шасси.

— Так вы же не уберете!

— Попробую, может быть, выйдет!..

Меня Валя не хотела подвергать риску. Мало ли что может случиться, когда она будет убирать шасси?

Самолет оторвался от земли, набрал высоту, и с аэродрома стало видно, что он летит без шасси. Потом Валя снизилась и, пролетая чуть не над головами летчиков, несколько раз продемонстрировала уборку шасси. Уберет и выпустит, уберет и выпустит. Один раз даже прошла почти над самой головой летчика Пионтковского, того самого, о котором рассказывали, что ему никак не удается убрать шасси в воздухе. Валя преспокойно проделывала свой трюк, как будто всю жизнь она только в этом и упражнялась. Летчики, стоявшие в квадрате на аэродроме, бурно ликовали:

— Ого, Пионтковский, теперь Валька может тебя и на бокс вызвать...

Валя села, вылезла из самолета, подошла к летчикам. Глаза ее лукаво смеялись. Она ничего не сказала. Но то, что она сейчас проделала в воздухе, говорило само за себя. Больше самой Вали торжествовала я — ведь я уже была членом экипажа Гризодубовой!..

Наутро назначили старт. Машину поставили на заправку, а мы с Валей отправились домой. Вечер и ночь я провела у Гризодубовых. Склеивали на полу карты. Здесь же на полу ползал маленький Соколик. Он живо интересовался тем, что мы делали, и тоже хотел клеить. Пришлось дать ему клей и кисточку. Он моментально приспособил обрезки карт и ловко забавлялся, нисколько нам не мешая.

Долетим или не долетим? Хватит ли горючего? Какая будет погода? Мы снова и снова возвращались к этим вопросам. Соколик внимательно прислушивался. Муж Вали говорит:

— Кажется, маловато у вас горючего. Смотрите, не долетите...

Внезапно Соколик закричал:

— Долетите! Долетите!..

Все расхохотались.

Валя схватила малыша на руки, крепко прижала его к груди, расцеловала и уложила спать. Вскоре улеглась и она сама — ей надо было отдохнуть. Ее муж остался со мною помогать клеить карты. Но вот карты приготовлены, и я тоже отправляюсь на боковую. Засыпая, слышу, как Валя говорит своему мужу:

— Вот молодец, что помог клеить карты! Хороший ты у меня товарищ!

Тихо. Только Надежда Андреевна не ложится. Она готовит нам на утро завтрак и курицу — в полет.

Поднялись мы часа за два до рассвета и начали быстро и хлопотливо собираться. Как всегда бывает перед отъездом, по нескольку раз проверяли одни и те же вещи, боясь что-нибудь забыть. Линейку положили? Конечно, положили! Линейка на месте, но мы проверяем еще и еще раз. А карту — намотали? Да ведь только что смотрели планшет! Смотрим еще раз. Надежда Андреевна накладывает нам в мешок бутерброды, курицу и много яблок. Заботливо, как умеет только мать, она следит за нами, когда мы одеваемся в свое полетное обмундирование. На мне кожаный реглан на меху. Валя надевает теплый комбинезон. Надежда Андреевна целует нас, желает счастливого пути, и мы выходим. Соколик тихо спит в своей кроватке.

Ярко освещенная прожекторами, наша машина стояла наготове на бетонной дорожке аэродрома. Кончились последние приготовления. Люди облепили самолет и хлопотали, как пчелы вокруг улья. Спортивные комиссары укрепляли в кабине запломбированные барографы. Больше всех волновался конструктор Яковлев. Он все еще беспокоился, как оторвется от земли тяжело нагруженная машина. Валя сказала Яковлеву:

— Поезжайте на машине вперед, по направлению

взлета, и остановитесь там, где, по вашему мнению, нужно прекращать взлет, если самолет не оторвется. Тогда я уберу газ.

Яковлев поехал. Мы сели в самолет, закрылись колпаками. Валя очень легко оторвала машину от земли. Над тем местом, где остановил свой автомобиль Яковлев, самолет уже был на порядочной высоте.

Валя засмеялась: «разыграли» конструктора!..

В воздухе было свежо. Солнце еще не всходило. Мы набираем высоту, — на горизонте показалась узкая розовая полоса рассвета. Земля провалилась куда-то далеко. Нам видны только городские огни, много огней. Проходит еще несколько минут, огни на земле гаснут, очертания становятся более рельефными, и вот уже встает солнце и ярко освещает все вокруг. На душе веселее. Очень ровно работает мотор. Устраиваюсь поудобнее в своей кабине, привожу в порядок штурманское хозяйство. Вдруг — голос Вали в переговорном аппарате:

— Не работает гиромагнитный компас! [1]

Я пробую посоветовать ей, что нужно делать в таких случаях. Но оказывается, ничего не помогает. Компас выведен из строя. Его можно исправить только на земле. Удружили спортивные комиссары! Когда они укрепляли в кабине барографы, оторвалась трубка, питающая компас воздухом. Ничего сделать нельзя. Гироскоп [2] не крутится, компас не действует.

Как быть? Не садиться же? Баки самолета доотказа наполнены горючим. С такой нагрузкой садиться нельзя — сломаешь шасси. Для слива горючего в воздухе машина не приспособлена. Что же? Летать по кругу и «вылетывать» горючее?

— Что будем делать? — спрашивает Валя.

---

[1] Гиромагнитный компас — компас, построенный на соединенном принципе волчка и магнитной стрелки.

[2] Гироскоп — волчок, воздушная турбинка, вращающаяся со скоростью до 12 000 оборотов в минуту.

— Полетим по моему компасу, — предложила я.

У меня в кабине тесно, повернуться некуда. Компас находится где-то глубоко в ногах. И вот я кланяюсь себе в ноги и командую: «правее», «левее», «так держать», и так — на протяжении всего перелета. Замечу облачко, говорю ей: «Так держать, на облачко». Если от меня долго нет сигналов, Валя напоминает:

— Курс!

Быстро наладились лететь этим несколько необычным способом и начинаем переговариваться. Заметишь что-нибудь интересное внизу, очень хочется, чтобы Валя это тоже увидала.

— Посмотри, как красиво.

— Да, красиво, Маринка.

Пролетаем над Жигулями. Вспомнили жигулевское пиво и запели: «Ах, Жигули, вы мои Жигули». Река блеснула. Валя кричит мне:

— Смотри, какая чудесная речка. Вот, где хорошо бы искупаться!

Через некоторое время снова в аппарате ее звонкий голос:

— Маринка, хочешь поесть? Я уже жую курицу.

Я ей отвечаю:

— У меня курица вся пропахла бензином. И получилась курятина под бензиновым соусом!

— Выкинь ее за борт!

Но я не выкидываю. Едим шоколад. Смеемся и шутим. Шоколад нам торжественно преподнес на старте конструктор Яковлев. Если бы экипаж был мужской, он, наверное, подарил бы летчикам пару бутылок хорошего коньяку...

Время проходило незаметно. Пересекли Волгу южнее Куйбышева. Под нами расстилался скучный пейзаж заволжских степей. За Волгой погода начала портиться, облака становились все ниже и ниже. Попробовали было лететь в облаках, из этого ничего не вышло Самолет не был оборудован для слепых полетов. Вышли из облаков и летели низко, в

100—200 метрах над землей. Видимость плохая, стекла колпака кабины непрозрачны. Мы шутим все реже и реже, все чаще Валя настойчиво спрашивает:

— Курс? Курс?

По расчетам через пять минут должен быть Оренбург. Отсюда, как мы условились, пойдем вдоль железной дороги. Но через пять минут Оренбурга не оказалось. Меня поразило спокойствие командира самолета. Валя не высказала никакого нетерпения и только спросила:

— Что будем делать дальше?

— Полетим еще пять минут.

Через пять минут она спрашивает:

— Где же твой Оренбург?

— Где-то очень близко. Нам его не видно из-за малой высоты.

— Что же дальше?

— Полетим три минуты на север и шесть — на юг. Наверняка найдем либо железную дорогу, либо Оренбург.

Полетели на север. Города не было. Тогда мы взяли курс на юг и через четыре минуты вылетели на железную дорогу. Но что это за дорога: на Оренбург или за Оренбургом? Всмотрелись и увидали, что она идет у подножья начинающихся гор Уральского хребта. Стало быть, дорога на Курган. А вторая — нужная нам — с Оренбурга на Казалинск — осталась правее, нам ее не видно. Та дорога должна итти по низкой песчаной степи. Стало ясно, что мы прошли Оренбург еще минут десять назад, но прошли его севернее нашего маршрута километров на двадцать. Низкая облачность скрыла от нас город.

Возвращаться на Оренбург не стали: жаль было горючего. Полетели прямо на Актюбинск, через пустую, ровную степь. Кругом унылые пески. Лишь временами песчаная равнина перемежается такими же песчаными сопками. Сверху кажется, что пустыня вся в складках. Пески словно движутся под нами.

Внезапно я чувствую, как с колен у меня начинают

подниматься карты. Потом вместе с картами поднимаюсь и я из кабины. Схватилась за ремни. Слышу, Валя смеется:

— Перебой в моторе. Кончилось горючее во всех баках, кроме аварийного. Мотор хотел остановиться, я бросила ручку и нагнулась, чтобы переключить баки. В это время машина «клюнула», и ты чуть не вывалилась из кабины...

Я ворчу:

— Смешно тебе...

Валя смеется еще больше.

— А у тебя в кармане деньги есть?

— Посмотри вниз, Валечка, — отвечаю ей, — там деньги все равно не пригодятся.

Действительно, мы летели над глухой, ненаселенной степью. Ничего, кроме песков. Ни домика, ни железной дороги.

— Вот там ты, наверное, съела бы свою курицу с бензиновой подливкой!

— Да, место гробовое...

За шутками и смехом не заметили, как прошло еще минут десять-пятнадцать, и среди песчаных дюн показались строения вдоль линии железной дороги. Это был Актюбинск.

Мы без труда разыскали аэродром. Сели. Здесь нас никто не ждал. Нашли спортивных комиссаров, и только после того, как они сняли барографы, составили акт о посадке и проверили пломбы на бензиновых и масляных баках, мы обратились к начальнику аэропорта и попросили у него машину — съездить в город поужинать. Нас доставили в автобусе вместе с сотрудниками аэропорта, которые коллективно отправлялись в кино.

В ресторане нас накормили вкусной бараниной по-казахски. Поев, мы вышли на воздух. Валя была в комбинезоне, ходить в таком виде по городу неудобно, я ей дала меховую подкладку от своего реглана. Она ее надела мехом наверх, получилось нечто вроде меховой шубы. Мы расселись на ступеньках дома

и стали вслух мечтать о наших будущих полетах на дальность.

— Хорошо бы полететь тысяч на пять километров. Но куда лететь? Вот Амелия Эрхарт, та по всем странам летает...

— Нам это ни к чему. У нашей родины такие просторы, что нам любые иностранные летчики позавидовать могут. Полетим на Дальний Восток.

Слово было сказано. Найден маршрут, заманчивый, интересный, сложный. Стали обсуждать, на какой машине лучше лететь, что брать с собой. Говорили об этом так, как будто завтра же собирались полететь по новому маршруту.

— Только обязательно запасный компас бери, Валя, а то мне надоело кланяться и орать «правее», «левее». Радио возьмем...

Автобус доставил нас обратно на аэродром. Здесь переночевали, а на утро, позавтракав хлебом с виноградом, взлетели с пыльного актюбинского аэродрома на Москву. Нас предупреждали, что с такой нагрузкой с этого аэродрома не взлететь. Взлетели. Можно, было бы, конечно, вернуться в Москву и поездом. Но мы обе торопились домой. Мне предстояло ехать в отпуск в Сухуми, где меня ожидали мать и дочка. Валя спешила к своему Соколику.

Километрах в семидесяти за Оренбургом мы попали в дымку, видимость ухудшилась. Вдруг Валя говорит:

— Что-то попахивает бензином. Понюхай-ка у себя в кабине.

Я наклонилась и услыхала резкий запах бензина.

— Посмотри, нет ли течи в баке?

Бак — за приборной доской, над моими ногами. Провела рукой по швам бака, и вдруг сильная струя бензина потекла по руке. Моментально намокли карты, сапоги и все, что было в кабине. Левый борт кабины, обтянутый перкалью, стал прозрачным, материя намокла.

По инструкции в таких случаях полагается садить-

ся. Каждый выхлоп слишком богатой смеси из мотора угрожает пожаром. Но садиться там, где мы сейчас летели, скучновато. Вокруг на много километров не видно ни единого населенного места. Валя решила возвращаться в Оренбург.

Теперь нам было уже не так весело. Каждую минуту нужно быть на-чеку, чтобы не вспыхнул пожар. Разговор был короткий:

Валя: По инструкции надо садиться. Хочешь?

Я: Погляди вниз, какая там гадость...

Валя: Ну что ж, значит, ты думаешь так же, как и я. Полетим на Оренбург.

Я: Согласна. Оренбург недалеко.

Мы благополучно сели на оренбургском аэродроме. Когда мы вошли в кабинет начальника гарнизона, здесь шло какое-то совещание. От нас так разило бензином, что начальник гарнизона скомандовал:

— Прекратить курить!

Уже по исходившему от нас аромату начальник гарнизона понял, почему мы очутились у него в гостях.

— Ничего не поделаешь, — утешали мы самих себя, — придется ехать поездом. Обидно.

Правда, международный женский рекорд полета по прямой был перекрыт. До этого рекорд держали американские летчицы. Они пролетели по прямой расстояние около 800 километров. Мы же пролетели 1 443 километра. Все же мы были недовольны собой.

...В поезде, в вагон-ресторане, два пассажира рядом с нами ели дыню и шутили:

— Вот дыня. Она едет из Алма-Ата, и никто о ней в газете не пишет. А некоторые едут из Оренбурга или из Актюбинска, а про них уже и в газете написали!..

Мы взяли газету. В ней подробно описывался наш перелет. Сообщалось, со слов спортивных комиссаров, что мы покрыли международный рекорд дальности полета по прямой для самолетов.

Опечатанные барографы ехали с нами в вагоне...

В Москве на вокзале нас встретил муж Вали. В руках у него была Валина кожанка — он знал, что она вылетела в комбинезоне. А Валя уже нарядилась в вывернутый наизнанку мех от моего реглана:

— Ничего, мне и так хорошо!

Мы сошли на перрон и увидели впереди много цветов. Валя, еще ничего не подозревая, говорит:

— Смотри, с цветами кого-то встречают...

Но за цветами показались в большом количестве авиационные фуражки и пилотки. Оказывается, это летчики вышли нас встречать. Валя немедленно скинула уродовавший ее мех и переоделась в кожанку. Она сделала это во-время. К нам приближался Герой Советского Союза Слепнев с огромным букетом цветов.

ПОЛИНА УЧИТСЯ ПЛАВАТЬ

Я знала Полину только понаслышке. В газетах печатались ее портреты. Летчики часто и с удовольствием рассказывали о ее высотных полетах. Однажды вечером, вернувшись с работы, я застаю у себя дома инженера из Научно-исследовательского института военно-воздушных сил. Он заводит со мной примерно такой разговор:

—Как бы вы отнеслись к тому, чтобы совершить дальний полет в экипаже с летчиком-девушкой?

— С кем? — спрашиваю!

— Не все ли вам равно, с кем? Вы скажите: согласны или нет?

— Согласна, — отвечаю, — но смотря с какой девушкой. Ведь я ей должна доверить свою жизнь, а жизнь мне дорога, как память.

Посмеялись. Через минуту инженер сказал:

— Ну, если для вас не безразлично, то извольте: Полина Осипенко предлагает вам лететь с ней. Она ищет девушку-штурмана, и Управление военно-воздушных сил посоветовало обратиться к вам.

— С Полиной Осипенко согласна.

— А что же вы не спрашиваете, куда лететь? — засмеялся инженер.

— Не все ли мне равно? Летчик она хороший. Раз я ей доверяю, так уж безразлично, куда лететь. Но если знаете, — скажите.

— Полина собирается лететь на морском гидросамолете над сушей — из Черного моря в Белое. Нравится?

— Очень!

Идея, в самом деле, была замечательная. Я еще не слышала, чтобы кто-нибудь покрывал такие расстояния на гидросамолете над сушей.

— Завтра утром, — сказал мне на прощанье инженер, — приходите в Управление, там в вестибюле встретитесь с Полиной Осипенко.

— А как я ее узнаю?

— Думаю, что девушек-летчиц там будет не так уж много.

На следующее утро я отправилась в Управление военно-воздушных сил. В вестибюле увидала довольно много летчиков, но девушки-летчицы не было видно. Я уже собиралась уходить, как вдруг ко мне подходит летчик и женским голосом говорит:

— Вы Марина Раскова?

— Полина, а я вас не отличила от мужчин!

Действительно, отличить ее было трудно: коротко подстриженная, в брюках, в пилотке, она ничем не выделялась среди летчиков.

Мы вышли, уселись на скамейке на Гоголевском бульваре и долго обсуждали наш будущий перелет. Полина интересовалась, удастся ли такой перелет со штурманской точки зрения. Я, в свою очередь, хотела узнать, на какой машине полетим. Расстались, вполне удовлетворенные предварительным разговором. Лететь в этом году было уже поздно, стоял август. Условились лететь весной.

Полина в этот же день уехала в свою часть. Я принялась за подготовку. Обзавелась картами ев-

ропейской части Союза, от самых южных границ до Белого моря, стала составлять различные варианты. Что важнее всего в таком перелете? Как можно меньше терять расстояние, которое нам зачтется по прямой, и, вместе с тем, выбрать такой маршрут, при котором удалось бы использовать попутные реки в случае вынужденной посадки. Ведь мы на лодке будем лететь через сушу.

Все получалось хорошо. Только большой кусок пути от Николаева до Киева проходил над голой сушей. Это значило, что свыше двух часов мы не встретим никакой воды. Как решит Полина? Огибать ли эту степную полосу по Днепру или пересекать ее напрямик? Правда, Полина — высотница. Она может летать на больших высотах. А чем больше высота, — тем дальше, в случае надобности, самолет сможет спланировать к реке. Но, при всем том, на маршруте еще оставалось около трехсот километров сплошной суши. Здесь спланировать будет некуда. Подготовив все расчеты и обдумав несколько вариантов маршрута, я стала поджидать приезда Полины.

Она вернулась в Москву только в марте 1938 года. Оказывается, и она, в свою очередь, основательно готовилась к нашему перелету. Полина представила мне третьего члена нашего экипажа — Веру Ломако. Мы единодушно согласились, что лететь будем на Киев, напрямик, через сушу. Особенно на этом настаивала Полина. Остальные отрезки пути не вызывали сомнений. Оставалось только установить, сколько и каких продуктов мы возьмем с собой, сколько горючего, во что оденемся. С подробным планом перелета мы отправились на доклад к начальнику военно-воздушных сил.

Выслушав нас, начальник ВВС дал точные указания начальнику штаба, как обеспечить перелет: какими снабдить приборами, радиостанцией, полетным обмундированием. Он предложил нам взять с собой в Севастополь полное снаряжение, чтобы все было заранее приготовлено.

Полина первая отправилась в Севастополь, чтобы перегнать нашу лодку на завод. Требовались кое-какие доделки в машине. Полина хотела добиться, чтобы завод уменьшил полетный вес самолета. Я провожала Полину на вокзал. Рядом с ее чемоданом в купе вагона разместились ящики с приборами. Полина слегка ворчала, что ей приходится везти с собой так много груза, но ничего поделать не могла. Она знала, что свои приборы я никому не доверю везти, кроме членов экипажа.

Вера Ломако поехала в Архангельск. Здесь нужно было осмотреть озеро, на которое мы будем садиться, запастись картами более крупного масштаба, ознакомиться на месте с последними отрезками нашего маршрута.

Я осталась в Москве. Срочно принялась заполнять пробелы в моем штурманском образовании — стала овладевать искусством радиста. Я знала радиоориентировку в воздухе, но из этого еще не следовало, что сумею принимать и передавать радиограммы. А в таком перелете связь с землей играла решающую роль. Наш маршрут лежал через большие ненаселенные пространства, через лес, болота, озера. Что, если придется сесть в глухом месте, далеко от жилья? Как мы дадим о себе знать, если на борту самолета не будет радиста? Брать четвертого человека в перелет — значило отказаться от того, чтобы лететь с полным запасом горючего, то-есть заранее укорачивать маршрут.

Я упорно засела за радиотехнику. Каждый день по два часа упражнялась на приеме и передаче. Преподаватель Академии Артеменко садился за стол напротив меня и передавал телеграфным ключом текст и цифры. Я принимала и записывала. С каждым разом Артеменко все убыстрял и убыстрял темп передачи. Отставать от него было нельзя. Артеменко тренировал меня настойчиво. Если случалось, что по неопытности я пропускала несколько знаков, он заставлял повторять прием до тех пор, пока я не исправляла

ошибку. Довольно быстро я научилась передавать девяносто знаков в минуту и столько же — принимать. Тогда мы перешли на радиостанцию. Мне был предоставлен приемник супергетеродин. Он не имеет обратной связи и требует особенно тщательной настройки. Радисты, воображая, подобно работникам многих других профессий, что их специальность—самая трудная в мире, пугали, что сначала я ничего не смогу принять. Но Артеменко подбадривал:

— Воспользуйтесь своим штурманским автоматизмом, и все будет прекрасно. Вся хитрость в том, чтобы быстро переключать установку с приема на передачу. Учитесь исправлять дефекты, которые могут возникнуть в полете от вибрации.

Раз доверившись своему учителю, я следовала его советам. И действительно, его метод оказался очень хорошим.

...Сижу со своей станцией в подвале. Артеменко — на третьем этаже. Он передает, я принимаю. Так же, как за столом, Артеменко ускоряет темп передачи, я стараюсь не отставать и ничего не пропускать. Он заставляет меня быстро переключаться с приема на передачу. Переключаюсь. Обмениваемся радиограммами, разговариваем по телефону. Малейшее замедление, — и половина радиограммы потеряна безвозвратно. Что, если так будет в полете? Не годится! Тренироваться еще и еще.

Артеменко не давал спуску своей ученице, и я ему была очень благодарна. При малейшей ошибке он требовал:

— Повторите.

Он нарочно всячески усложнял работу радиста. Начнет вдруг гонять с волны на волну и делает это упорно и настойчиво, пока не убедится, что ученица действительно приучилась быстро настраиваться. Теперь занятия стали продолжительней. Ежедневно без перерыва работали по четыре часа. Через несколько дней Артеменко как-то спустился с третьего этажа в подвал и встал за моей спиной. Передачу сверху

продолжал в это время другой радист. Артеменко внимательно наблюдал за моей работой.

После того как он увидел, что я уже довольно точно записываю радиограммы, быстро отвечаю, правильно переключаюсь с одной волны на другую и усвоила радиосигналы, он сказал мне:

— Ну, что же, Раскова, можете лететь, справитесь. Я вижу, вам так понравилась работа радиста, что вы, наверное, больше не захотите быть штурманом!

Я собралась ехать в Севастополь. Сдала тщательно упакованную радиостанцию в багаж, а с собой в вагон взяла несколько ящиков с приборами.

Вера Ломако уже ожидала меня в Севастополе. Полина еще была на заводе. Каждый день мы с Верой приезжали на морской аэродром. Она училась летать на морской машине. Потом на катере возвращались в город, в гостиницу. Вечера проходили за занятиями. Вера продолжала изучать материальную часть, я садилась за карты. Ложилась спать пораньше, чтобы утром отправиться на аэродром.

Полина задерживалась. Это начинало нас беспокоить. Неужели что-нибудь серьезное случилось с машиной на заводе?

Однажды вечером в выходной день мы с Верой гуляли по севастопольским улицам. Было уже не очень холодно, и мы шли в летних кожанках. Вдруг видим: навстречу идет человек в тяжелом кожаном пальто на меху, в руках — рыба. Мы удивились, что он так тепло одет, и даже пожалели его. Смотрим, да ведь это наша Полина. Она широко улыбается, помахивая своей рыбой.

— Откуда такая огромная рыбища, Полина, зачем она тебе?

— В Азовском море поймала, — хвасталась Полина. — Привезла сестре... Пусть изжарит.

Наутро мы отправились на свой гидроаэродром. Казалось бы, что еще нужно? Машина снаряжена, люди на ней летали — садись и лети по своему марш-

руту. Но не тут-то было. Морская гидроавиация имеет свои законы. Сухопутному летчику не так-то легко сразу сесть и полететь на гидросамолете. Даже отрыв от воды ничего общего не имеет с отрывом от земли. Здесь много своих, неизвестных сухопутному летчику хлопот и много дел, которых не знает летчик, взлетающий с земли.

От штурмана требовалось умение буксировать самолет за катером, умение «ловиться на кошку», травить конец, подходить к спуску, знать морские сигналы для переговоров флагами с центральным пунктом управления. Вещи, как будто, несложные. Но для того, чтобы научиться все это делать и делать так, как требовал наш строгий командир Полина, нужна была большая тренировка. Я старалась изо всех сил. Наконец, обычно скупая на похвалы, Полина сказала:

— Да ты у нас, Маринка, теперь настоящий моряк!

Полина вылетела в самостоятельный полет. Потом то же самое сделала Вера Ломако. Я летала с каждой из них по очереди. Полина летала очень хорошо. Машина под ее управлением свободно и плавно отрывалась от воды и так же мягко и неслышно садилась на воду. Собиравшиеся на берегу командиры хвалили взлеты и посадки Полины. А для летчика правильно взлететь и правильно посадить машину — это больше половины дела. Командиры говорили про Полину:

— Ну, она совсем «оморячилась». Может летать над морем.

Единственно, чего Полина не умела, это — плавать. Она тщательно скрывала от нас этот невинный недостаток, очевидно, опасаясь насмешек. Правда, трунили мы друг над дружкой весьма безобидно и трогательно. Особенно изощрялись в карикатурах. На досуге рисовали себя самих в морских «клешах», за разными морскими занятиями. Жили мы втроем в гостинице, в одной комнате. Поставили в ряд три кровати

и перед тем, как заснуть после трудового дня, долго оглашали стены гостиницы своим смехом. Смеялись много и по каждому поводу.

Одним словом, Полина не умела плавать. Мы это узнали, когда в Севастополе стало достаточно жарко и нам с Верой захотелось искупаться. Мы получили у наблюдавшего за нами врача разрешение и полезли в воду. Полина стоит на берегу, смотрит на нас, а в воду не идет. Мы спрашиваем ее — почему?

— Я только что вымыла голову, не хочу снова мочить волосы в соленой воде.

Что же, не хочет человек купаться, ну и не надо. В следующий раз повторяется то же самое. Мы стали поддразнивать Полину, срамить:

— Ты признайся, что боишься воды. Или, может быть, плавать не умеешь? Так мы тебя обучим!

Долго еще упорствовала Полина, прежде чем призналась. Да, она не умеет плавать. Да, боится. Что же тут смешного? Мы видим — она обижается, и перестали приставать. Но Полина не вытерпела и через несколько дней сама предложила:

— Пойдем на мелкое место, я буду плавать.

Поплыла, а сама все время ногой пробует дно. И как только почувствует, что дна нет, сейчас же, запыхавшись, плывет обратно. Тогда мы ей говорим:

— Летать на высоту не боишься, а плавать не умеешь. Какая же ты морячка? А еще командир летающей лодки!

Шутили мы не зря. Полину надо было заставить научиться плавать. Весь экипаж должен быть готов ко всяким неожиданностям. Наконец, Полина сдалась.

— Хорошо, — говорит она мне, — я поплыву, только ты будешь плыть рядом. Будешь плыть и приговаривать: «спокойно», «спокойно».

Мы поплыли вдвоем. Уже давно не прощупывается ногой дно, а моя Полина все плывет да плывет. Только чересчур резко двигает руками и ногами, будто боится утонуть. Я по уговору повторяю:

«спокойно», «спокойно». Она плывет дальше. Так доплыли мы до бочки, метров сто от берега. Полина подержалась за бочку, в глазах ее сияло счастье.

— Ну что, не страшно? — спрашиваю.

— Погоди, доплывем до берега, тогда скажу, страшно или нет.

Деловито, как бы совершая какое-то очень ответственное дело, Полина поплыла обратно. Мы рассказали Вере Ломако, что Полина оморячилась окончательно — даже плавать научилась.

— Не поверю, — говорит Вера.—Вот когда она поплывет так же далеко, как Маринка, — вот тогда я скажу: действительно оморячилась.

Полина заскучала. Я снова пристала к ней:

— Ну, поддержи честь командира! Что тебе стоит? Разве ты устаешь в воде?

— Не устаю, а боюсь, — чистосердечно призналась Полина.

— Тогда поплывем еще раз.

Поплыли. Я не спускаю с нее глаз. Постепенно ее движения становятся ровнее, она уже не дергается, как в первом заплыве. Иной раз обернется и оскалит зубы: «ну что, плыву?» Я приговариваю: «спокойно», «спокойно», и так это хорошо на нее действует, что без всякого труда она доплывает до бочки. Тогда я кричу ей:

— За бочку не держись, поплывем обратно!

Полина недовольно и ворчливо отфыркивается, но молчит.

— У, трусиха! — кричу я. А сама поворачиваю обратно.

Полина делает над собой усилие и доплывает со мной до берега.

— Ну теперь отдохни, и поплывем с тобой до дальней крестовины. Проплывешь такое же расстояние, какое мы сделали с тобой сейчас?

— Боюсь, — снова говорит Полина.

— Как тебе не стыдно, ведь расстояние такое же.

— Там глубже.

— Ну, попробуй разочек...

— А ты будешь приговаривать «спокойно»?

— Буду.

— Ладно, поплывем.

Поплыли. Дошли до бочки, я ее спрашиваю:

— Устала?

— Нет.

— Ну, тогда плыви дальше.

Так мы дошли до дальней крестовины, отдохнули, и отсюда без остановки Полина плыла до самого берега. Вышла довольная, отряхнулась, вздохнула, как после тяжелого труда, и говорит:

— Хватит, наплавались...

Через пару дней прихожу я на женский пляж и вижу: моя Полина одна плывет в бухту. Я бросилась ее догонять. Подошла к ней близко. Полина молча, угрюмо и сосредоточенно гребла руками в воде. Я заплыла вперед. Полина наткнулась на меня, я ей кричу:

— Молодец ты, Полина, молодец, чижик!

Сама не знаю, почему назвала я ее вдруг чижиком. Эта кличка так за ней и утвердилась.

— Уходи от меня, — кричит Полина, — хочу одна!

Выплыла на берег и говорит мне наставительно:

— Видишь, страх уж не так трудно побороть. Вот и научилась плавать!

Таким же образом, но гораздо быстрее Полина научилась грести на байдарке, в которую села тоже в первый раз в жизни. И это нужно уметь морскому летчику. Байдарка ей так понравилась, что, сидя в ней и залихватски, как завзятый моряк, запуская весло в воду, Полина приговаривала:

— Вот это здорово! Здорово! А я и не знала, как это хорошо.

Однажды она ушла так далеко в открытое море, что сопровождавший нас доктор, оставленный далеко позади, стал кричать:

— Вернитесь, вернитесь! Из медицинских соображений я не разрешаю плавать так далеко!

Так Полина у нас оморячилась окончательно.

Тренировка подходила к концу. Мы уже взлетали с воды с большой нагрузкой. Полина осваивала машину так же упорно и методично, как училась плавать. Несколько раз она поднималась в воздух, постепенно увеличивая полетный вес машины. Наконец, был назначен полет с таким весом, какой машина должна иметь в перелете. В самолет сел инженер. В его обязанности входило наблюдать, как оторвется от воды самолет с полным весом и как поведет он себя на взлете.

Но взлететь было не так легко. Несколько дней подряд мы выходили в открытое море и на полном газу гоняли нашу машину по волнам. Выбирали ветер посильнее, чтобы он помог нам оторваться от воды. Волны переливались через поплавки, заливали мою кабину. Я хлебала соленую морскую воду и только старалась подолом кожаного пальто закрыть радиостанцию. Сильный морской накат швырял самолет, но ветра не было. Полина приостанавливала взлет, и мы возвращались в бухту. Но мы не сомневались, что в конце концов удастся выбрать день, когда волна будет поменьше, а встречный ветер посильнее, и тогда мы уж наверняка взлетим. Выбирать пришлось долго. Однако наступил конец и безветрию. Машина оторвалась от воды и взлетела.

Но это еще не был полет по нашему маршруту. До того, как отправиться в далекий путь на Архангельск, нам еще надо было проверить, как ведет себя машина в воздухе над морем. С этой целью мы решили вылетывать горючее по маршруту Севастополь — Очаков и обратно. Сделаем три-четыре таких тура и вернемся в бухту.

Только набрали высоту над Севастопольской бухтой, как все море под нами заволокло густым туманом. В разрыве тумана крохотным синим клочком виднелась бухта.

Полина обращается ко мне:

— Ты можешь провести самолет на Очаков над туманом?

— Могу.

Мы полетели на Очаков. Прошло больше часа, а мы еще летим над туманом. По расчетам через несколько минут должен быть Очаков. Но под нами ничего нет, только туман, белый, как облако. А мы задались целью — пролететь над Очаковом, снизившись до пятидесяти метров. Какова же была радость, когда оборвался туман и мы увидели перед собой город! Сначала блеснула полоса синей воды, потом показался кусочек берега, а на берегу, прямо по пути нашего самолета, Очаков. Полина скомандовала: «Дать ракету» и протянула мне записку: «Здорово, Маринка!»

Мы выпустили ракету, снова набрали высоту и полетели на Севастополь. У Херсонесского маяка опять спустились до пятидесяти метров. На маяке люди отмечали наш перелет. Они махали нам руками и шапками.

Так мы трижды летали на Очаков и обратно. Когда в третий раз возвращались из Очакова, внезапно остановился мотор. Кончилось горючее в расходных баках, а Вера Ломако, на обязанности которой это лежало, не успела переключить краны на другие баки. Самолет начал стремительно терять высоту. Автоматически сматываю антенну и задраиваю антенный люк. Под нами туман, не видно даже воды, куда бы можно было приводниться.

Лицо Полины стало серьезным и напряженным. Она вызывает Веру Ломако, чтобы та переключила баки. Мотор снова заработал, опасность миновала. Полина протягивает мне записку:

«Правда, Маринка, испортится мотор, — ведь и не сядешь в таком тумане. И как это только нам удалось перехитрить командование, что в такой день нам разрешили лететь!»

Мы снова набираем высоту. Летим на Севастополь. Держу связь с Севастополем по радио. Там внимательно следят за нашим перелетом. Когда подходим к Севастополю, в баках еще остается горючее на не-

большой маршрут. Решаем слетать на Евпаторию. Когда легли на курс, обратно в Севастополь, — Вера Ломако забила тревогу: кончается масло. Делать ничего не оставалось — пришлось итти на посадку в Севастопольскую бухту. Мы были в полете девять с половиной часов. Когда приводнились, нас поздравили с установлением международного женского рекорда дальности полета на гидросамолете по ломаной линии. Мы пролетели 1 750 километров, немногим меньше нашего основного маршрута Севастополь — Архангельск.

Но Полина была недовольна и собой и нами. Она ворчала, что слишком много ушло бензина, слишком много израсходовано масла, почему Вера не вовремя перекрыла баки. Хорошо еще, что к штурману никаких особых претензий командир не имел. Говорила она с нами строго и недовольным тоном.

Тренировочные полеты на расход горючего продолжались. В один из таких полетов мы проходили вдоль берега Азовского моря. Я взглянула на Полину, лицо ее было очень мягким и добрым. Она внимательно смотрела вниз, на землю. Под нами был поселок. Что, думаю, она там ищет? Полина продолжала пристально смотреть вниз. Потом передает мне записку: «Это Новоспасовка, мое родное село». Привязала к карандашу записочку и бросила вниз: «Привет односельчанам! Полина Осипенко».

ТРИ ЧЕЛОВЕКА В ОТКРЫТОМ МОРЕ

Материальная часть и люди — в полной готовности. Последние полеты между Севастополем и Очаковом мы совершали на высоте 4,5 тысячи метров. Летали по шесть и по девять часов без кислородных приборов. Итак, наша готовность уже не вызывает сомнения даже у самых требовательных организаторов дальних перелетов.

Самолет подняли на берег, еще раз проверили все

агрегаты мотора, зачехлили и запломбировали. Так наша летающая лодка будет ожидать подходящей погоды.

Потянулись томительные дни. Каждый день отправлялись на метеорологическую станцию и внимательно разглядывали карты погоды. Специально для нашего экипажа Москва ежедневно передавала прогнозы погоды по маршруту Севастополь — Архангельск. Каждый день мы видели вдоль нашего будущего пути то облачные фронты, то грозы, то ливни. И как могло быть иначе? Ведь наш путь пролегал в совершенно различных воздушных массах: мы вылетали из теплого тропического воздуха, затем попадали в континентальную среду, после этого в массы полярного и, наконец, арктического воздуха у Белого моря. Четыре различные массы воздуха, разная температура, разное направление ветров, различная влажность. При соприкосновении этих воздушных масс неминуемо на каких-то участках маршрута возникнут ливни с грозами и шквалами. Разве дождешься одинаково благоприятной погоды на таком большом и различном по климату маршруте? Между тем командование перелета придерживалось мнения, что нас можно выпустить лишь в том случае, если хотя бы на двух третях маршрута будет хорошая погода.

Мрачные и злые, мы возвращались в свою гостиницу. Старались пораньше лечь спать, чтобы меньше разговаривать. Полина, дисциплинированный военный летчик, считала, что раз командование ставит такие условия, — значит делать нечего: жди и подчиняйся.

Но до каких пор ждать? До осени, когда вообще отпадет всякая возможность лететь далеко? Чего ждать? Какой-то особенной, «девичьей» погоды? Но кто приготовит для нас такую специальную погоду, чтобы ни дождик не полил, ни ветерок не подул?

Мы наседали на Полину. Почему не лететь? Она командир, пусть сама примет решение и действует. Полина слушала-слушала, наконец, видим — встает, одевается.

— Пойду звонить в Москву, товарищу Ворошилову.

С прямого провода она вернулась возбужденная, но попрежнему мрачная. Нарком обещал, что разберется и поможет, однако разрешит ли он перелет — еще неизвестно.

Политуправление Черноморского флота, желая нас развлечь, часто приглашало в театр. Но и там мы думали и разговаривали только о погоде и о том, что же, наконец, будет с нашим перелетом. Однажды, когда мы вернулись ночью из театра, нам подали телеграмму. Мы развернули бланк и прочитали: «Вылет разрешаю, еще раз тщательнее проверьте материальную часть. Желаю полного успеха. Ворошилов».

Три взрослые женщины запрыгали по комнате, как маленькие дети. Мы обнимались, целовались, хлопали в ладоши, поздравляли друг дружку, как будто перелет уже закончен и все трудности остались позади. Повалили Полину на кровать и, крепко уминая ей бока, приговаривали:

— Вот это командир! Вот это командир!

На следующий день, торжествующие, мы явились на аэродром. В штабе морской части, снаряжавшей перелет, уже знали причину нашего торжества: здесь была получена копия ворошиловской телеграммы. Но нарком позаботился о нас еще больше. Он прислал специально из Москвы людей — еще раз проверить готовность к перелету.

Теперь началась настоящая подготовка. Со дня нашего приезда в Севастополь прошло уже около трех месяцев. Хоть нам и удалось в это время поставить один «рекордик», как мы нежно называли свой перелет по замкнутой кривой, но ведь это был, так сказать, внеплановый перелет, не входивший в первоначальные расчеты. Все же мы считали большую часть времени потерянной напрасно. Правда, все эти три месяца шла непрерывная тренировка. Каждый день прибавлял знаний и опыта. Но мы рвались поскорее на свой маршрут.

Власть над тремя летчицами перешла в руки врача. С военно-морскими врачами шутки плохи. Каждый день нас укладывали спать в 6 часов вечера. Окна наглухо закрывались ставнями. Приказали никого к нам не пускать. Но как заснуть с 6 часов вечера? Еще несколько дней тому назад, раздосадованные злополучными картами погоды и метеорологическими прогнозами, которые связывали нас по рукам и ногам, мы старались как можно скорее заснуть, чтобы меньше разговаривать. А вот теперь не спалось. Прорвались наружу все разговоры, которые накопились за дни вынужденного молчания. Можно ли передать разговоры трех летчиц, увидевших, наконец, что, вот-вот, исполнится их мечта и они пролетят по маршруту, по которому еще никто не летал? Мы прекращали свои долгие беседы лишь тогда, когда строгая и дисциплинированная Полина напоминала, что через несколько часов нас поднимут на ноги.

В час ночи мы вставали и после некоторых обычных перед всяким дальним полетом медицинских процедур отправлялись на пристань. Здесь нас поджидал катер. Море дышало тихо и спокойно. Катер вез нас в темноте через бухту в море на гидроаэродром. Мы плыли и взволнованно смотрели: есть ли ветер, достаточно сильный для отрыва от воды тяжело нагруженной машины? Нет ли в бухте наката волны, который может помешать нам взлететь?

На аэродроме съедали приготовленный для нас завтрак. Потом в темноте спускали машину на воду и буксировались за катером в открытое море.

Но напрасны были все усилия, — машина отказывалась взлететь. Ее интересы и возможности явно расходились с нашими устремлениями. Мы желаем подняться в воздух, а машина упорно бежит по воде и, проклятая, не отрывается. То ей слишком мал ветер, то слишком велика волна.

Что делать? Мы возвращались обратно в гостиницу. На следующий день все повторялось сызнова. Три дня подряд мы приезжали на аэродром в полной го-

товности и уезжали в город ни с чем. Правда, теперь мы уже не так злились, как в недавние дни, когда вылет откладывался совсем по другим причинам. Поймаем же мы в конце концов этот ветер! Задует же он когда-нибудь так, как это нам требуется. И всего-то нужно каких-нибудь метров пять в секунду! Но вот штиль кончался, и долгожданное дуновение ветра снова наполняло нас надеждой. Однако ветер хитрил. Он дул с моря и накатывал волну. Взлетать с такой воды для лодки — то же самое, что для сухопутного самолета подниматься с неровной, изрытой оврагами площадки. Машину только подбрасывало, но взлетать она не желала.

Севастопольские метеорологи, заинтересованные не менее нас самих в том, чтобы наш перелет состоялся (мы им уже порядочно надоели), сообщили, наконец, радостную весть. Завтра на рассвете ветер будет с материка, приблизительно пять метров в секунду. Ура! На 1 июля был назначен старт.

От сильного волнения мы в эту ночь почти не спали. Ночью, одетые в меховые кожаные пальто, в меховых шлемах и унтах, приехали к своему самолету. Провожать нас выехало все высшее командование Черноморского флота. Три летчицы выстроились в ряд у самолета. Полина Осипенко по-военному отдала рапорт командующему флотом о готовности экипажа. Командующий принял рапорт и сказал речь. Он подчеркнул, что до сих пор еще ни один из летчиков Черного моря не совершал таких длительных перелетов на морской машине через сушу. Он пожелал нам успеха, пожал руки, раздалась команда: «В самолет!», и мы, веселые, возбужденные, заняли свои места. Катер повел самолет на буксире в море. Сзади, за хвостом самолета, шла морская шлюпка. Катеры командования двинулись вслед — провожать.

Наступал рассвет. Стремясь как можно больше облегчить самолет, мы решили запускать мотор со шлюпки. С борта самолета был снят большой тяжелый баллон с сжатым воздухом. Его поместили в

шлюпке. Здесь находились инженер Кольчинский, бортмеханик Соломатов, моторист Поперечнюк и два краснофлотца. Во время запуска мотора шлюпка подходила лагом к борту самолета и, крепко придерживаемая людьми, стояла плотно прижатая к борту. Баллон с сжатым воздухом соединялся трубкой с самолетом. Когда запускался мотор, самолет начинал двигаться по воде. Вместе с самолетом двигалась и шлюпка. Наконец, трубка убиралась, и, по команде «отдать», все находившиеся в шлюпке ложились. Шлюпка молниеносно проносилась под плоскость, под стабилизатор и оставалась далеко позади самолета.

Увы, эту тяжелую операцию нам пришлось на этот раз проделать трижды. Трижды запускался мотор, трижды мы пытались взлететь. Мотор начинал греться, но машина не отрывалась. Взошло солнце, становилось жарко, ветер слабел. Вымокшая с головы до ног, я сидела в передней кабине. При каждом неудавшемся взлете меня неизменно обдавало морской водой, которая высокими валами переваливала через кабину. Сзади, в кабине пилота, сидела Полина, тоже мокрая, но от испарины. Она сидела без шлема, в расстегнутом меховом реглане и тяжело дышала от несносной жары. Она выключала мотор, и отпущенная машина беспомощно дрейфовала в море. Снова подходил катер, брал нас на буксир и оттаскивал обратно к месту старта.

После трехкратного повторения такого «взлета» стало ясно, что взлет сегодня не состоится. Провожавшие нас катеры на полном ходу шли в бухту. А летчицы-неудачницы снимали с себя парашютные лямки, стаскивали жаркие меховые пальто, унты и шлемы и, утомленные, злые на погоду, на самих себя и на весь мир, вылезали из своих кабин и, лежа под моторными стойками, делали вид, что им безразлично все на свете. Мы уже так свыклись с неудачами, что я, например, почти дремала, держась за буксировочный конец.

Машину поднимали на берег. Она была так тяжело нагружена, что даже на нормальной прибрежной глубине оседала на мель. Водолазы подводили под самолет тележку и на тросе подтягивали его на спуск. На этот раз водолазам очень долго пришлось возиться с нашей машиной. Изнывая от жары, мы вернулись в город.

На следующий день, 2 июля, мы сделали еще одну попытку взлететь. Теперь нас провожали только два катера. Один буксировал самолет, на другом шел начальник политуправления флота. В шлюпке для запуска мотора было только трое: инженер Кольчинский, техник Соломатов и моторист Поперечнюк. Вот буксировочный катер оставляет нас в море и отходит в сторону. Люди в шлюпке готовятся к запуску мотора. Я не спускаю глаз с флажка, который держу в руках, и с удовольствием вижу, что он здорово треплется, — значит, ветер есть. Ветер дует с полуострова, — это как раз то, что требуется. Очень близко от самолета проходит катер. Нас приветствует начальник политуправления и от имени Военного совета желает счастливого пути. Техник Соломатов, желая облегчить труд Веры, перелезает в самолет и начинает готовить запуск мотора. На шлюпке остаются двое. Им трудно держать шлюпку плотно прижатой к борту самолета. Я протягиваю инженеру Кольчинскому руку, чтобы помочь. Кольчинский отказывается:

— У вас еще большая работа впереди. Не утомляйтесь!

Он говорит это ласковым голосом, и мне кажется, что у него в глазах слезы.

Вот заработал мотор. Шлюпка бежит рядом с нами. Люди на ней изо всех сил держатся за борт самолета. Но сил, очевидно, нехватает. Внезапно между бортом шлюпки и самолетом образуется щель. Вода, поднятая стремительным бегом машины, бьет фонтаном через эту щель и молниеносно наполняет шлюпку. Шлюпка еще держится, она наполнена во-

дой только наполовину. В этот момент техник Соломатов отъединяет трубку баллона и прыгает с самолета в шлюпку. Шлюпка тонет. Мы видим за хвостом самолета три головы на поверхности воды, по которой наша лодка провела длинную бурную борозду. Три человека плывут в открытом море!

Наш мотор греется. Нужно взлетать, но мы не взлетаем. Вылезаю из кабины и красным флажком подаю катерам сигналы о бедствии. Полина отводит машину подальше, в сторону от тонущих людей, чтобы бурун, поднимаемый нашей лодкой, не потопил их. О взлете никто и не думает. Наши взоры устремлены на трех людей, которые в полной одежде плывут в открытом море, на расстоянии нескольких миль от берега. Радостный крик вырывается у меня из груди, когда катеры замечают мои сигналы и полным ходом устремляются к тонущим. Мы видим — им подают помощь с катеров. Полина заруливает на место взлета и дает полный газ.

В ЛЕТАЮЩЕЙ ЛОДКЕ НАД СУШЕЙ

Мы взлетали в направлении входа в Севастопольскую бухту. Рассчитывали: если не оторвемся до берега, то будем продолжать взлет в бухте. Вход в бухту узкий, ограниченный волноломами. Перед входом в бухту — цепь из чугунных шаров.

Полина просит меня следить за направлением взлета, чтобы не «вмазать» в эти шары. Только начинается рассвет. В городе огни. В самом конце бухты морской знак — створный огонь. Начинаем взлет. Через мою кабину, как всегда, валом перекатывается вода. Обычно я в таких случаях закрывала лицо рукавом кожанки, защищаясь от колючих брызг соленой воды. Сейчас руки заняты, нужно крепко держаться за борта кабины, иначе выбросит в море и следа не останется от штурмана. Смотреть через очки невозможно, они запотели и стали не-

прозрачными. Поднимаю очки на лоб, напряженно смотрю вперед и по сторонам и рукой показываю Полине направление.

Вход в бухту стремительно движется на нас. Вот, если Полина упустит ногу и не выдержит направления, мы врежемся в шары — и конец нашему самолету. До входа в бухту остаются десятки метров... машина оторвалась от воды и начала плавно набирать высоту над бухтой. Командир и штурман мокрые: командир — от испарины, штурман — от морской воды. Машина делает в воздухе разворот, и мы видим, как два катера спокойно возвращаются в бухту. С катеров нам машут руками. Значит, утопавшие спасены.

Скоро взойдет солнце. Вот уже на востоке появилась ярко-розовая полоса рассвета. Кажется, будет хорошая погода.

Берем курс на Киев и в последний раз бросаем прощальные взгляды на Севастополь. Три месяца мы прожили здесь в ожидании этой минуты!

Как только мы легли на курс, выпускаю антенну и вступаю в радиосвязь с Севастополем. Меня спрашивают: «Как слышите?» Отвечаю: «Слышу хорошо», и передаю первую радиограмму: «Все в порядке. Ложимся курсом на Киев».

Слева море, справа берег — западное побережье Крыма. В предрассветных сумерках пролетаем Евпаторию. Восход солнца встречаем над Каркенитским заливом.

Море становится чудесным.

Медленно-медленно ползет кверху огненно-красный шар. Вот он отделился от горизонта и катится вверх, все выше и выше.

Солнце светит еще не так ярко, но глядеть на него долго невозможно, больно глазам.

Проходит еще немного времени, и вот уже первые лучи заиграли в волнах моря.

Море блестит, радуясь наступающему дню.

Ожили, зазеленели, зацвели всеми красками берега.

Настал день.

Мы летим, нам хорошо. Позавтракали на Черном море, а ужинать будем в Архангельске.

Но солнце недолго нас балует и ласкает. Вот оно осветило впереди нас мощный слой облаков. Кажется, скоро придется распрощаться с хорошей погодой. И верно, не успеваем мы перелететь Каркенитский залив, подойти к материку и взять направление на Николаев, как облака заволакивают все вокруг. Сквозь них едва-едва видны отблески моря. Затем слева мелькают очертания города — это Николаев. Мы расстаемся с Черным морем.

Вот уже справа ушел далеко назад Днепр, слева ушел Буг, под нами лежит суша, степная полоса. Хоть бы мелкая лужица блеснула! Нет, степь безводна. Мы пролетаем по тому самому отрезку маршрута, который во время сборов больше всего нас беспокоил.

Но мотор работает исправно, и мы летим спокойно и уверенно. На сухопутном пейзаже, слева, довольно живописно проектируется тень от нашей лодки. Не так уж плохо получается, не хуже сухопутного самолета!

Под нами облака с разрывами. Летим на высоте 4 000 метров. Впереди, как снежные горы, громоздятся кучевые облака. Полина восхищается их красотой. Мне некогда обозревать облака. В эти минуты меня больше всего интересует связь. Сейчас буду кончать работу с Севастополем. Следующий пункт связи — Киев. Настраиваюсь на другую волну, вызываю. Киев меня слышит. Посылаю последний привет Севастополю. Принимаю Киев, передаю, делаю расчеты, записываю в бортжурнал. Потом встаю во весь рост в передней части кабины, чтобы видеть землю. Внизу, несколько позади, в кабине стоит мой компас. Я его хорошо вижу. Если Полина и Вера несколько уклоняются от курса, я им рукой подаю знаки. Полина сидит торжественная и важная, как именинница. Вера все время ползает в хвост нашего

«МП-1» к бензиновым бакам, — следит, как расходуется горючее и масло. Наученная горьким опытом, Полина все чаще посылает ее к бакам.

Скоро Киев. Уже давно под нами сплошная облачность. И вдруг (в воздухе, когда летишь, все новости в природе возникают вдруг!) перед нами вырастает огромная башня из облаков. Я знаю, что это предвестник грозы, — грозовые облака всегда принимают форму башни. Мы летим на высоте 5 000 метров, но облачная башня еще выше. Перелететь через нее не удастся. И без того дышать становится тяжелее. Стараемся дышать ровно, равномерно, привыкаем к высоте. Берем немного правее, чтобы оставить в стороне грозную облачную башню. Но где там! Облака захватывают самолет в плен, — и вот уже мы летим, окутанные со всех сторон белой пеленою. Очень красивы эти огромные лохматые снеговые массы облаков. Полина восхищается ими. Мы летим временами вслепую, иногда появляются легкие разрывы. Мы видим землю и убеждаемся, что идем правильно, по курсу.

Так подходим к Киеву. В разрыве облаков видим блестящую змейку Днепра. Хорошо! Пройден самый трудный участок безводного пространства. От сердца отлегает. Переговариваемся с Полиной. Она передает мне записку: «Правда, красивый город! Я здесь работала в авиации». Берем курс на Новгород.

Еще в Севастополе Вера Ломако рассказывала, что ее родные живут в Гомеле. Я предлагаю ей сбросить письмо, когда будем пролетать близ ее города. Вера строчит привет. Когда показывается линия железной дороги на Гомель, я выбираю самый хороший вымпел, чтобы над одной из железнодорожных станций сбросить верину записку. Облака становятся гуще. Мы забираемся все выше и выше. Наконец, вижу дорогу, станцию. Рассчитываю и сбрасываю вымпел. Потом пишу Вере: «Есть! Почтальон ваше письмо отправил».

Дальше земли уже совсем не видно. Нас гонит

вперед попутный ветер. Пролетаем пункты гораздо раньше намеченного времени. Горючее уже нас не беспокоит, — ветер помогает! Перехожу на связь со Смоленском, прощаюсь с Киевом, в последний раз сообщаю, какие пункты мы пролетели.

Теперь у нас новая забота. В Новгороде спортивный комиссар должен зарегистрировать момент нашего пролета над городом. По условиям ФАИ, мы обязаны на пятидесятиметровой высоте пролететь над пунктами, где за нами наблюдают спортивные комиссары. Сейчас мы находимся на 5 000 метров от земли, летим вслепую внутри густого слоя облаков. Ветер попутный, нижний край облаков невысок, — значит, нужно точно выводить машину на Новгород. Рано снижаться под облака нельзя: если почему-либо придется садиться, с малой высоты до озера не дотянем.

Я высовываюсь наружу и очень долго торчу здесь, слушаю радиомаяки, проверяю курс. Полине кажется, что я слишком долго нахожусь вне своей кабины. Наш командир не терпит, когда кто-нибудь в экипаже не у дел. Она предлагает мне лезть обратно в кабину. Я ее успокаиваю: мол, слушаю радиомаяки, не беспокойся. По радиомаякам выходит, что мы уже подлетаем к Ильмень-озеру, на берегу которого расположен Новгород. Вот здесь можно снижаться под облака и низко над Ильмень-озером подходить к Новгороду. Даю знак Полине снижаться. Она не хочет: ей кажется, что еще рано, что не может быть так скоро Новгород. Зачем ей лететь низко, когда внизу, может быть, суша? Я ей передаю: «Смотри, ветер попутный, промажем Новгород. Лучше снижайся». А она мне: «Откуда ты знаешь, что сейчас Новгород? Ведь земли-то не видно!» Тогда я ей напоминаю, что у меня радиомаяки, которые не врут. Полина недоверчиво смотрит, пожимает плечами (наверное, она в это время что-то такое ворчит про себя), однако снижается. Машина планирует в облачности. Летим на 2 000, 1 500, 1 000 метров, а земли

все не видать. И лишь, спустившись до 700 метров, отчетливо видим Ильмень-озеро.

— Где Новгород? — спрашивает Полина.

Гордо указываю рукой на противоположный берег Ильмень-озера. Над озером простирается красивый старинный город. Мы видим мосты через Волхов, белые стены Кремля. Кремль нам и нужен. Мы должны пролететь над кремлевской площадью, там стоит наш спортивный комиссар. Полина хорошо знает свое дело. Высотомер показывает 50 метров. Мы проносимся над площадью и снова набираем высоту.

Теперь Полина получает от штурмана новый, последний курс — на Архангельск. Полина довольна. Она поднимает кверху большой палец левой руки и показывает: «Во!» Я принимаю независимый вид, как бы отвечая: «Еще бы не «во!». Перешучиваемся знаками. Ну, думаю, раз Полина повеселела, — значит все будет в порядке!

Но здесь начинает скучать Вера. Во время своих бесконечных экскурсий в хвост корабля, к бензиновым бакам, она надышалась паров бензина, у нее болит голова. Она сидит бледная, веки красные. Полина приказывает ей начать дышать кислородом. Мы с Полиной к кислороду еще не прикасаемся. Думаем обойтись без него. Ведь, может быть, придется итти на еще большей высоте...

Вера надевает кислородную маску. Хорошо бы, конечно, снизиться, но уж очень скучно сейчас там, под нами. Осталось позади Ладожское озеро, в редких маленьких просветах облаков мы видим только лесистые болотистые места. Полина пишет записку: «В этих местах лучше не прыгать, лучше оставаться в машине, а то на болоте пропадешь к чорту!» Отвечаю: «Ничего, тут много озер, в крайнем случае будем садиться на озеро».

Впереди, в разрывах, видно Онежское озеро. Над ним нет облаков. Вот уже мы летим над его пустынными хмурыми водами. Пишу Полине: «Если хочешь садиться раньше, то есть возможность привод-

ниться у Петрозаводска». Но Полина улыбается, отрицательно качает головой и пишет: «Хватит до Архангельска!» и одобрительно кивает, когда узнает, что я уже держу связь с Архангельском.

Пролетели Онежское озеро. Снова и снова облачность! Какой прок от того, что временами облака меняют свою форму: то кучевые, то перистые, то мохнатые, как огромные хлопья ваты, то сплошные, то с маленькими, едва заметными оконцами — просветами. Это все же облака, сквозь которые ничего-ничего не видно. Вот сейчас над нами второй ярус облаков. Они лежат длинными грядами, разбросанные сильным ветром. Ничего доброго не сулят эти облака, холодно становится от одного их вида. А мы прозябли, хотя на нас теплые меховые пальто, шлемы и унты. Подумать только: несколько часов назад мы в той же одежде изнывали от севастопольской жары... Полина поеживается и пьет горячий чай из термоса.

Миновали реку Онегу. Минут через сорок Архангельск. Начинает болеть голова. Сильно стучит в висках. Эге, думаю, сказывается кислородный голод! Смотрю на Полину, проверяю себя по ее виду. Моя Полина тоже побледнела. Еще бы! Вот уже десять часов, как мы летим на 5 000 метров, а кислородные баллоны стоят нетронутые. Но мы упорствуем. Теперь уже спортивное упрямство берет верх над прочими чувствами и ощущениями. Стоит ли открывать баллоны на какие-нибудь полчаса?

Зато с каким удовольствием мы ощущаем потерю высоты, когда, приближаясь к Архангельску, Полина идет на снижение. Стук в висках сразу прекращается, становится легче дышать. Облака остались где-то там, над нами. Внизу железная дорога. Мы идем вдоль нее к Холмовскому озеру. Машину начинает болтать и трепать над болотистой и озерной местностью. Теперь мы тоскуем по высоте: хоть там нехватало воздуха, но зато и болтанки не было. Как спокойно лететь на большой высоте.

Два сухопутных самолета вылетают нам навстречу. Они летят впереди нас. Мы с шиком «газуем» и обгоняем их. Впереди уже отчетливо видно Холмовское озеро — последнее озеро перед Архангельском. Благодарно вспоминаю Веру Ломако, которая добыла нам во время подготовки самые точные и самые подробные карты. Полина тоже видит озеро и знает, что здесь нам садиться.

Закончена работа штурмана. Опускаюсь в кабину, чтобы смотать антенну, задраить антенный люк и люк визира. Прибираю инструменты, карты, линейки, приборы, укладываю все в чехлы, по своим местам. Закрываю рацию и в последний раз с нежностью на нее гляжу — она с честью вынесла тяжелую нагрузку.

Незаметно пробегают последние минуты. Высовываюсь из кабины и вижу: Полина уже заходит на посадку. Под нами озеро. Желанное Холмовское озеро! Теперь нас уже сопровождают два гидросамолета. Как приятно, что ребята вылетели нас встречать.

Посреди озера на шлюпке горит дымовая плошка. Дым стелется узкой полосой по воде и показывает направление ветра. Нас ждут.

Полина заходит на посадку, как полагается, против ветра. Лодка так плавно касается гладкой спокойной поверхности озера, что я даже не замечаю момента посадки. Самолет скользит по зеркальной воде. Полина выключает мотор. Мы еще движемся немного по инерции и останавливаемся посреди озера.

Оглядываемся по сторонам. Вокруг никого не видно. На берегу озера — невысокий еловый лес. Ели стоят, словно подстриженные. Зелень на берегу яркая-яркая. Мы удивляемся, что на Севере такая богатая растительность. В Севастополе не было зеленой травы. Там солнце выжгло траву и окрасило ее в желто-бурый цвет. Говорю Полине:

— Смотри, какая прелесть кругом!

Полина отвечает:

— Все-таки на Севере лучше, чем на Юге!

В тишине послышался шум маленького моторчика. Подошла крошечная моторная лодочка, чтобы забуксировать нас к берегу. Трудно себе представить, что такая крошка потащит наш «МП-1». Только сегодня утром его буксировал в море мощный катер. Но со шлюпки мне бросают конец, я вяжу его за ушко в передней части своей кабины, и лодочка как-то неспокойно, рывками, начинает тянуть нас к берегу. Нам смешно. Вера и Полина расселись под мотором на центроплане, свесили ноги за борт, сняли с себя кожаные пальто, хотя это и не вызывается необходимостью, потому что довольно прохладно. Подходим к берегу, видим на ярко-зеленой траве небольшую группку людей. Нас приветствуют, машут руками. Самолет крепят к специально для нас поставленной крестовине, и мы высаживаемся на берег. Нам преподносят букеты северных цветов, поздравляют. Два спортивных комиссара на шлюпке отправляются к самолету — снять барографы и проверить пломбы на бензиновых и масляных баках. Начинается сильный дождь. Нас сажают в ту же шлюпку и везут к озеру Лахта. Там дом отдыха, в котором мы будем жить до отъезда в Архангельск.

Проезжаем остров с крохотной деревушкой. Посреди — смешно разукрашенная церковь, словно кустарная игрушка. Справа, на берегу озера, лестница с широкими ступенями, вся увешанная морскими флагами. На лестнице народ. Когда наша шлюпка подошла к маленькой пристани, заиграл оркестр. Почти не чувствуя под собой ног от волнения, мы взбежали по лестнице. Со всех сторон на нас сыпались букеты цветов. Поперек лестницы висели красные полотнища с лозунгами. Но больше всего нас поразили морские флаги, которые вывешиваются только в особо торжественных случаях. Неужели все это в честь нашего прибытия?..

Нас провожают в дом. Полина отправляется к прямому проводу говорить с Москвой. Она докладывает начальнику военно-воздушных сил об окончании на-

шего перелета. Из Москвы нас поздравили. Мы трое собрались в уголке и стали составлять телеграмму правительству и товарищу Сталину. Телеграмму составляли долго, но получилась она у нас очень короткая:

«МОСКВА, КРЕМЛЬ

ИОСИФУ ВИССАРИОНОВИЧУ СТАЛИНУ.

Беспосадочный перелет Севастополь — Архангельск выполнен. Готовы выполнить любое Ваше задание.

Осипенко, Ломако, Раскова».

Телеграмма отправлена.

Только теперь мы вспомнили, что не мешало бы, собственно, умыться и переодеться. Совершаем свой туалет и садимся ужинать. Есть очень хочется. Ведь мы целый день ничего не ели. Только Полина во время перелета выпила немного чаю. Поужинав, мы крепко заснули, счастливые и спокойные.

Утром я проснулась раньше всех. Из нашей комнаты открывался прекрасный вид на озеро, на северный лес с зеленой-зеленой травой. Я разбудила Веру. Она быстро вскочила на ноги. Тихо, чтобы не потревожить Полину, мы вышли на воздух. Схватились за руки и побежали по лесу. Мокрая от росы трава приятно хлестала по сапогам, сапоги намокли, но это было тоже приятно. Нашли куст шиповника, нарвали цветов себе и Полине. Так бежали, пока не увидели лестницу, по которой взбирались вчера на берег. Смотрим, фасад лестницы украшен портретами товарищей Сталина, Ворошилова. Теперь уже читаем лозунги, мимо которых, как во сне, проходили вчера, не помня себя от счастья. На одном из лозунгов прочитали:

«Сталинская Конституция дала советской женщине все права наравне с мужчинами. Да здравствует Сталинская Конституция!»

На другом: «Да здравствует непобедимая Красная армия!»

На третьем: «Привет отважным советским летчицам Осипенко, Ломако и Расковой».

У нас сильно забились сердца. Первая мысль была — побежать, разбудить Полину, чтобы и она прочла, что здесь написано. Но потом решили — пусть отдыхает. Спустились по лестнице, вскочили в шлюпку, стоявшую у берега, и легли на весла. Гребли по-морскому. Лодка быстро мчалась по ровному зеркалу воды. Громко пели. Гребли до тех пор, пока не почувствовали, что захотелось есть. Еще быстрее пошли к берегу и, поднявшись по лестнице, побежали в дом будить Полину.

Полина стояла посреди комнаты, в руках у нее был большой утюг. Она деловито и по-хозяйски наглаживала свою гимнастерку. Только сейчас мы с Верой вспомнили, что не мешало бы и нам привести в порядок свою одежду.

Во время завтрака ели за семерых. Ели и подшучивали друг над дружкой. Много смеялись над тем, какие мы черные от южного загара. Это никак не гармонировало с окружающей северной природой. После завтрака нам сказали: «Поедете в Архангельск, вас там ожидают». Жалко было уезжать с озера Лахта, но раз в Архангельске ждут — ничего не поделаешь.

На вокзале нас встречали представители архангельских организаций. Мы вышли из вагона, поздоровались. Нас спросили: «Вы уже читали телеграмму от товарища Сталина?» Нет, телеграммы мы еще не видели. Волнуясь от нетерпения, поспешили в город. В гостинице нам дали номер газеты «Правда Севера». На первой странице было напечатано:

«АРХАНГЕЛЬСК

СТАРШИМ ЛЕЙТЕНАНТАМ т.т. ОСИПЕНКО, ЛОМАКО и ЛЕЙТЕНАНТУ т. РАСКОВОЙ.

Горячо поздравляем славных летчиц т.т. Полину ОСИПЕНКО, Веру ЛОМАКО и Марину РАСКОВУ с успеш-

ным выполнением беспосадочного перелета на гидросамолете по маршруту Севастополь—Архангельск.

Гордимся мужеством, выдержкой и высоким мастерством советских женщин-летчиц, вписавших своим блестящим перелетом еще один рекорд в историю советской авиации.

Крепко жмем Ваши руки.

И. СТАЛИН
В. МОЛОТОВ
К. ВОРОШИЛОВ
М. КАЛИНИН
Л. КАГАНОВИЧ».

Трудно рассказать, какая поднялась возня в номере гостиницы.

Но нас ждали, надо было отправляться на завтрак в областной комитет партии. Здесь мы стали обсуждать, какую телеграмму дать в ответ. Сели все трое с карандашами в руках и стали набрасывать текст телеграммы. Однако ничего у нас не получалось. Волнение было так сильно, что мы не могли сообразить, с чего начать. Тогда один из работников обкома партии говорит:

— Может быть, вам помочь составить ответ?

От помощи мы отказались. Разве может кто-нибудь передать чувства, которые испытываем мы, получив приветствие, подписанное Сталиным. В конце концов решили разойтись по разным комнатам и писать. Писали долго. Подруги заставили сначала меня прочитать свой текст. Вера Ломако сразу согласилась. Полина прибавила несколько слов из своего текста, и ответ был готов. Мы писали:

«***ДОРОГОЙ ТОВАРИЩ СТАЛИН!***

Трудно найти слова, чтобы выразить чувство радости, которое испытываем мы сейчас, получив Ваше поздравление, полное безграничной любви и заботы

о нашей авиации и ее людях. Пролетая над городами, колхозными полями нашей необъятной счастливой родины, соединяя по воздуху два моря, мы несли в своих сердцах Ваше имя, имя творца самой демократической в мире Конституции, открывшей перед нами все пути счастливой и свободной жизни, давшей нам право добиться самого большого счастья советского гражданина — получить Ваше поздравление и хотя бы мысленно крепко пожать Вашу руку.

Полина Осипенко,
Вера Ломако,
Марина Раскова».



ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

ВАЛЯ ЗНАКОМИТСЯ С ПОЛИНОЙ



не очень хотелось познакомить своего нового друга Полину Осипенко с Валей Гризодубовой. Мы с Полиной много беседовали о летчицах. Я говорила, что знаю Гризодубову и считаю ее одной из самых лучших летчиц, она летает уже больше десяти лет. Полина также слыхала о Гризодубовой и хотела с ней познакомиться. Но Полина жила в Брянске и, приезжая, не имела времени встретиться с Валей.

Однажды Валя звонит мне по телефону и совер-

шенно спокойно, как будто речь идет о прогулке за город, говорит:

— Помнишь наши разговоры о дальнем перелете?

— Помню.

— Ты не отказалась от мысли лететь со мной?

— Нет.

— Тогда поедем машину смотреть.

— Какую машину?

— Ту, на которой мы полетим на Дальний Восток.

— Разве ты что-нибудь сделала для этого перелета?

— Да. Нам уже выделена машина.

Я очень удивилась. Валя заехала за мной, и мы отправились на завод, где стояла машина. Это было зимой. Машина показалась мне грандиозной. Она была на много больше и солидней всех тех, на которых Валя летала до сих пор. Ее колеса были выше человеческого роста. Она напоминала тяжелые корабли. Но я не слыхала никогда в жизни, чтобы девушки летали на тяжелых кораблях. Уже одно то, что летчицам доверяют такую солидную машину, что Валя Гризодубова будет управлять таким огромным кораблем, — уже одно это волновало. Новый перелет казался еще более заманчивым и интересным.

Инженеры-специалисты по оборудованию самолета показали мне кабину штурмана. Она мне не понравилась, в ней был слишком малый обзор. Я попросила переделать кабину, больше ее остеклить. Дала инженерам перечень приборов, которыми нужно оборудовать кабину. Инженеры записывали.

Когда мы возвращались с завода, я спросила Валю:

— А кто будет вторым пилотом?

— Сама еще не знаю. Нужно выбрать такого, который мог бы летать ночью.

Мы стали перебирать имена. Одна ростом мала, ноги до педалей не достанут. Другая летает не так давно. Потом я говорю:

— Есть одна летчица, кажется, хорошо летает.

— Кто такая?

— Полина Осипенко.

— Она не согласится лететь вторым пилотом.

— Ручаюсь, Валя, согласится.

— Если согласится, то замечательно!

В тот же день я отправляю Полине телеграмму:

«Телеграфируй согласие участвовать дальнем женском перелете вторым пилотом». И к вечеру получаю «молнию»: «Согласна вторым пилотом. Полина».

Когда Полина приехала в Москву, мы вместе с ней отправились к Вале. Валя сидела в своем обычном летнем платье и баловалась с Соколиком. Полина смотрела на Валю с явным недоверием. Она в это время, наверное, думала: «Не может быть, чтобы такая «комнатная» с виду женщина была способна на дальний перелет». Действительно, Валя у себя дома ничем не напоминала Валентину Гризодубову, знаменитую советскую летчицу. Ничто в ней не обнаруживало летного человека. А когда мы с Валей сели за рояль и стали играть, Полина была совсем сбита с толку. Впоследствии она сама откровенно призналась, что в эти минуты думала: «Вот, какой-то женский базар. Несерьезное это дело...»

Сели ужинать. Валя заговорила о перелете. Она сразу обратилась к Полине, как к старой знакомой, и сказала:

— Так вот, Полина, нам разрешают перелет. Мы решили лететь на Дальний Восток, чтобы побить международный женский рекорд дальности.

И Валя стала подробно рассказывать о машине. Говорила деловито, просто и убедительно. Очень терпеливо и со знанием дела отвечала на вопросы Полины. Уже по глазам Полины и по ее тону было видно, что мнение ее о новой знакомой изменилось. Валя пошла провожать нас до лестницы. Настроение было радужное, мечтательное. Валя сказала:

— Вот будет славная тройка! Мы должны сработаться, должны дорожить друг другом. Когда люди идут на большое дело, им надо быть хорошими

друзьями, чтобы жизнь одного была дорога другому.

Распрощались. На улице Полина поделилась со мной своими впечатлениями:

— Знаешь, мне сперва показалось, что все это «липа», а теперь я вижу, что дело серьезное. Боевая она, Гризодубова.

Но до перелета на Дальний Восток было еще далеко. Больше всего нас беспокоило, что затягивается перелет Севастополь — Архангельск. Когда мы жили в Севастополе, время от времени Валя вызывала меня к телефону и спрашивала:

— Милый штурман, срочно сообщи свои координаты.

Я отвечала, что пока координаты — Севастополь.

Валя рассказывала, что машина готовится, но кто-то тормозит, задерживает подготовку. В последний раз, когда Валя звонила мне в Севастополь, она сказала, что намерена обратиться за помощью к самому дорогому человеку (она не сказала к кому, но это было и без того ясно). Только с его помощью удастся совершить наш перелет.

Когда после перелета Севастополь — Архангельск мы вернулись в Москву, на вокзале, среди родных и знакомых, нас встречала и Валя. Здороваясь со мной, она шепнула:

— Есть хорошая новость! Я для вас приготовила сюрприз.

Валины слова меня взволновали. Что за сюрприз? На следующий день Валя пришла ко мне и рассказала, что была у товарища Сталина, что он заинтересовался нашим перелетом, лететь на Дальний Восток разрешает и даже через северную оконечность Байкала, потому что это сокращает маршрут. Товарищ Сталин спросил, обеспечено ли в навигационном смысле озеро Байкал. Когда ему сказали, что там ничего нет, он потребовал, чтобы на северной оконечности Байкала был установлен радиомаяк и чтобы этот радиомаяк находился там до тех пор, пока мы не пролетим. Все остальное в наших планах он считал пра-

вильным и дал указание готовить нам машину. После этого все взялись горячо за дело, началась настоящая подготовка перелета.

Каждое утро мы приезжали на аэродром. Машина уже стояла здесь, только без штурманской кабины, — ее переделывали. В самолете были оборудованы пока только две кабины — первого и второго пилота. Валя предъявляла свои требования конструкторам и инженерам. Пока шли переделки, мы тренировались. На такой же машине, как наша, мы совершали тренировочные слепые полеты. Летали втроем.

Я занялась своими штурманскими делами. Заказала карты, попросила склеить их полосами, наклеить на марлю, чтобы они не рвались в полете. Наводила справки о попутных аэродромах, доставала кроки[1]. Собирала сведения о профиле маршрута.

В институте имени Штернберга было заказано астрономическое предвычисление. Для девяти точек по нашему маршруту институт заранее рассчитал высоту солнца на целый месяц на каждые двадцать минут.

Но важнее всего было — обеспечить самолет надежной радиосвязью. Обязанности радиста возлагались на штурмана.

Я начала заниматься связью. В полет предназначалась радиостанция новой конструкции, прекрасная всеволновая станция. Прежде всего мне предложили изучить международный переговорный код. В полете штурману предстояло работать без помощи и замены непрерывно двадцать восемь часов. Значит, очень важно научиться принимать и передавать как можно быстрей и натренироваться работать на новой станции так, чтобы никакое утомление не сказалось на качестве и на темпах радиосвязи.

Мне дали в помощь инструктора — связиста Алешина. Это был строгий и очень требовательный ин-

---

[1] Крок — схематический чертеж аэродромного поля, увязанный с маршрутной картой.

структор. Он добивался безупречной точности. Даже тогда, когда я уже наловчилась достаточно быстро работать ключом, он говорил:

— Скоро-то скоро, но недостаточно чисто...

В КРЕМЛЕВСКОЙ БОЛЬНИЦЕ

Шестнадцатого июля с приступом аппендицита меня увезли в Кремлевскую больницу. Валя и Полина мрачно глядели, как выбывает из строя их штурман.

— Что же теперь делать, — сокрушалась Валя. — Что это за подготовка без штурмана?

— Валя, — ответила я, — мне нужно, чтобы кабина была готова, а мою подготовку — в больнице наладим, вот увидишь. Вы будете без меня по кругу летать, а выйду из больницы, полетаем вместе — на маршруты.

Валя грустно улыбнулась.

Не успела я попасть в больницу, как стала осведомляться: будут ли допускать ко мне людей? Оказалось, что к больным разрешают приходить только трем посетителям по два раза в пятидневку. Как же быть? «Ну, — думаю, — придется ломать больничные порядки, не такая уж я тяжело больная».

Я заявила врачам, что умру, если ко мне не будут пускать людей. Я буду волноваться, и это мне повредит. Врачи с большим трудом согласились. Началось хождение, весьма необычное для больничной палаты. Приходил начальник связи штаба перелета. Мы согласовывали коды, переговорные таблицы, выбирали программу радиопередач для станций, по которым я должна была ориентироваться во время перелета. Через пару дней начальник связи заявил, что можно уже начинать радиотренировку.

В приемный день явился Алешин. Он волочил за собой аккумулятор, зуммер[1] и приемник. Замаскиро-

---

[1] Зуммер—прибор для тренировки в приеме и передаче.

вал все это в палате под письменным столом. Вытащил антенну, натянул ее вдоль окна, установил аккумулятор, соединил, — и аппаратура была готова. Инструктор поставил зуммер так, чтобы я могла работать лежа.

С тех пор он приходил регулярно, ровно в 13 часов, и мы по два часа занимались.

— Как только вы легли в постель, стали чище передавать, — шутил Алешин.

Какая бы ни была у меня температура, я работала на приеме и передаче. Лежу со льдом на животе, а рукой стучу: точка, тире, точка... Врачи приходили в ужас:

— Опять занятия!

— Да, но если отложат полет, — сейчас же вскочит температура,— грозила я, и врачи оставляли меня в покое.

Приходили из штаба по поводу карт. В палате развертывались длинные рулоны, специалисты держали со штурманом совет об исправлении карт. Иной раз больную «проведывали» по восемь человек сразу. Окончательно выведенные из терпения врачи начали решительно протестовать. Но я говорила:

— Нельзя срывать правительственное задание. Перелет состоится, и я буду штурманом перелета.

Приходили инженеры по оборудованию — советоваться, как расположить в кабине приборы. Я узнала, что сиденье в кабине устроено слишком далеко от носа корабля. Просила переставить его вперед. Инженер говорил:

— Придете — попробуете.

— Нужно поставить ближе, — настаивала я.

Меня спрашивали, где на самолете ставить приемник, я объясняла.

Приходят сапожник снимать мерку для унтов и охотничьих сапог, портные, которые шьют летное обмундирование. Приходит специалист-перчаточник:

— Я с перчаточной фабрики, позвольте снять мерку.

А то вдруг входит незнакомая женщина, здоровается.

— Здравствуйте, — отвечаю, — кто вы будете?

— А я с фабрики шлемов.

Послушно подставляю голову.

Мерили меня вдоль и поперек.

Но вот уже все мерки сняты, на фабриках заканчивается шитье обмундирования, а я все лежу и лежу. Болезнь затягивается. Аппендицит не проходит, температура не падает. Однажды приходит Валя и говорит:

— Знаешь, Марина, плохо дело. Вчера правительственная комиссия официально запросила о твоем здоровье. Ответили, что ты не скоро сможешь лететь.

— Что же, Валя, готовь в запас другого штурмана.

— Легко сказать. Во-первых, где его теперь найдешь, во-вторых, если бы он и был, я с другим лететь не хочу.

Я поняла, что омрачаю своим подругам существование.

— Валечка, — говорю, — а может быть, я успею? С радиотренировкой у меня, можно сказать, все в порядке. Остается только выйти из больницы и сделать несколько полетов.

— Понимаешь, люди, которые тормозят подготовку перелета, используют сейчас твою болезнь и говорят, что все не к спеху.

— Ладно, иди, Валя, я что-нибудь придумаю.

Мне было очень тяжело, что подвожу своих девушек. Целых три месяца потеряны, на подготовку остаются считанные дни, а я лежу в постели и ничем не могу помочь. Думаю: надо встать и выйти на работу. Если приступ аппендицита повторится, тогда, конечно, уже ничего не поделаешь. А может быть, не повторится?

Вызвала сестру и попросила у нее второй градусник.

— Это зачем?

— Буду на двух градусниках проверять температуру.

Сестра принесла второй градусник. Я ставила его подмышку и держала, пока столбик не поднимался до нормальной температуры: 36,8°. Тогда градусник вынимался, и я его держала наготове под одеялом. А на его место ставила другой — уже для себя, чтобы узнать настоящую температуру.

Забавнее всего было то, что очень скоро температура на самом деле стала нормальной. Тогда я попросила к себе главного врача. Тоном, не допускающим возражений, я сказала ему:

— Вот что, доктор: двадцать два дня я терпеливо лечилась так, как требовали врачи. Теперь я начинаю диктовать.

Главврач был явно возмущен.

— Позвольте, то-есть как это? Мы терпели, а не вы. Вы здесь в палате целую радиолабораторию развели, народ ходил к вам с утра до вечера. Так кто же из нас терпел?

Доктор видел, что я что-то надумала, и заранее перешел в наступление. Но я не сдавалась.

— Нет, все-таки диктовать буду я, слушайте. Пусть мне сделают ванну и немедленно выведут на воздух, не то удеру.

— Да вы понимаете, чего вы требуете, — после ванны на воздух? Вы, что же, хотите, чтобы мы вас простудили?

— Доктор, мне нужен воздух. Я не простужусь, я очень хорошо знаю себя. Если мне не разрешат спустить ноги с постели, не выкупают и не пустят на воздух, — мне будет гораздо хуже.

Я имела дело с умным врачом, из тех, которые совершенно правильно считают, что не мешает иной раз спросить у самого больного, как его лечить. В тот же день мне разрешили спустить ноги, принять ванну и на следующий день посадили на террасе.

Пришла Валя и удивилась. Больной штурман си-

дел в кресле и улыбался во весь рот. Я посвятила Валю в свой страшный заговор против медицины.

— Понимаешь, я здесь устраиваю себе «липовую» температуру. Все беру на себя. Если в несколько дней обойдется, — полетим вместе. Не обойдется, — значит, полетите без меня.

Но Вале не верилось. Слыханное ли это дело: лежачая больная, и вдруг — встанет и полетит. Она взяла с меня слово, что от нее я не буду скрывать температуру.

Я заявила врачам:

— Температура у меня нормальная, — выписывайте.

— Позвольте,—отвечали мне,—но вам нужно еще и с нормальной температурой пролежать дней десять. Отправим вас в санаторий «Барвиха».

— Не поеду в Барвиху, — упрямилась я. — Наши девушки живут в Подлипках. Там воздух не хуже. Поеду в Подлипки, буду жить на воздухе и быстро поправлюсь.

Вызвали профессора. Профессор стал ощупывать область аппендицита. Было очень больно, но я лежала тихо, улыбалась и делала вид, что не болит. Профессор давил рукой живот все сильнее и сильнее, а я лежу, жду, когда это, наконец, кончится. Он давил так сильно, что даже здоровый почувствовал бы боль.

Но я упорно твердила:

— Нет, не болит.

Профессор не верил. Он предложил врачу:

— Встаньте напротив и смотрите ей в глаза.

Я смотрела доктору прямо в глаза и говорила:

— Чуть-чуть болит, совсем немножечко. Пустяки.

Меня выписали. Лечивший меня доктор Барский недовольно качал головой:

— Что-то неладно с вами. Рано выписываетесь.

— Доктор, поймите, не могу я больше здесь оставаться!

— Плутуете вы что-то. Вот вам лекарство. Будете

регулярно принимать и сидеть на диэте: ничего мясного, острого и жирного.

— До свиданья, доктор. Все ваши приказания выполню!

ОРДЕН

Меня отвезли в Подлипки. Экипаж оказал штурману достойную встречу. Валя и Полина шумно веселились и кричали:

— Никаких запасных штурманов! Никого нам не нужно! Ни с кем больше не полетим, наша Маринка вышла!

Мы занимали большую дачу. Кроме нас, здесь еще жили: муж Полины, врач и радиоинструктор, приехавший вместе со мной. Радиооборудование было перевезено из Кремлевской больницы в Подлипки.

В первый же вечер девушки потащили меня смотреть обмундирование. В отдельной комнате была навалена груда вещей. Полина решила меня позабавить. Она напялила на себя длинную шелковую рубаху и пустилась в пляс, а мы с Валей сидели на диване и хохотали. Потом Валя надела такую же рубаху и кожаные брюки. Она стала необыкновенно объемистой. На шум вышел разбуженный доктор:

— Вот так больная! Было тихо, жили смирно, приехала больная, и начался цирк.

Валя оправдывалась:

— Доктор, да вы посмотрите на эти смирительные рубашки!

Доктор тоже не смог удержаться от хохота. Смех, близость друзей сделали меня действительно здоровой. На следующее утро температура стала нормальной. Я могла уже не лежать, но к диэте относилась весьма серьезно: здесь было уже не до шуток: повторится приступ, тогда — прощай, перелет!

Алешин предложил мне самой установить аварийную радиостанцию в лесу. Что может быть лучше работы на свежем воздухе? Я с жаром принялась за

дело. Смонтировала приемник, разбросала радиостанцию на поляне и наладила связь. Этого я никак не могла делать лежа в больничной кровати.

По инструкции нашего перелета, в случае вынужденной посадки штурман должен предварительно выброситься с парашютом. Значит, кто-нибудь из пилотов должен знать радио, чтобы после посадки наладить связь через аварийную станцию. Со мной начала тренироваться и Полина. За работой незаметно прошел первый день в Подлипках.

На следующий день нас с Полиной вызвали в Кремль, к Михаилу Ивановичу Калинину, чтобы вручить нам ордена Ленина. Шла подготовка к сессии Верховного Совета СССР, и Михаил Иванович решил вручить нам ордена не на заседании президиума Верховного Совета, как это делается обычно, а у себя в рабочем кабинете.

Сильно волнуясь, мы переступили порог правительственного здания в Кремле. Нас пригласили в кабинет Михаила Ивановича. Он сидел за своим столом, в белом костюме. Михаил Иванович встал, чтобы нас приветствовать. На столе стояли две небольшие красные коробочки. Мы поздоровались с Михаилом Ивановичем и с волнением слушали, когда он зачитывал постановление правительства о нашем награждении. Сначала орден получала Полина. Михаил Иванович протянул ей коробочку с орденом и орденской книжкой, ласково пожал руку и пожелал успеха. Полина отвечала, что она обещает и впредь работать не хуже, чем до сих пор, и даже еще лучше. Михаил Иванович обратился ко мне. Подходя к нему, я очень волновалась и мучительно думала, какой рукой взять коробочку: правой или левой. Ведь правую надо протянуть Михаилу Ивановичу и поблагодарить за награду, а в левую руку брать орден неловко. Я быстро переложила драгоценный футляр с орденом из правой руки в левую и не заметила, как правая сама протянулась к руке Михаила Ивановича. Михаил Иванович поздравлял меня с наградой, а я обещала, что в ско-

ром времени мы успешно завершим свой новый перелет.

— Я знаю, — сказал Михаил Иванович.

Пришел фотограф. Нас стали фотографировать вместе с Михаилом Ивановичем.

Мы вышли из кабинета и стали прокалывать в гимнастерках дырочки для орденов. Я прикрепила свой первый орден. Когда мы вышли из Кремля и шли вдоль Александровского сада, то все время поглядывали на свои новенькие ордена.

Мы поехали в Подлипки. По дороге я заехала домой за Танюшей, взяла ее с собой на дачу.

Но Танюше недолго пришлось побыть со своей мамой. На следующий же день нас вызвали на заседание правительственной комиссии по перелету.

ВАЛЕРИЙ ПАВЛОВИЧ ЧКАЛОВ

— Вот будет эффект! — заранее предвкушала Валя. — Штурман чуть не умирал, и вдруг он уже успел и орден получить.

Действительно, эффект был колоссальный. Вошел совершенно здоровый штурман. С нами стали иначе разговаривать.

На заседании комиссии по перелету присутствовали Валерий Павлович Чкалов и Беляков. Валерий Павлович очень близко принимал к сердцу подготовку к нашему перелету. Он выходил из себя, когда говорили, что чего-нибудь нельзя сделать в срок. Речь шла об окончательном монтаже приборов. Валерий Павлович стукнул по столу и сказал:

— Нужно сделать! Когда речь идет о перелете, порученном товарищем Сталиным, не должно быть ничего невозможного. Все можно сделать!

Попало и нам от Валерия Павловича.

— А вы что миндальничаете, все разговорчиками занимаетесь?! Требуйте! Вы не деликатничайте, а покройте, как следует,

Речь шла о людях, которые тормозили подготовку перелета.

Валерий Павлович посоветовал обязательно тренироваться в полете на одном моторе. Он говорил, что если мотор сдаст, то нужно уметь лететь на одном моторе. Машина будет заворачивать, нужно приучиться справляться с ней. Потом он советовал Вале тренироваться в полетах с большой нагрузкой.

— Побольше настойчивости, побольше смелости! Это не твое личное дело. Это дело всего народа. Ты не проси, а требуй!

Он внес живую струю в работу штаба перелета. Когда зашла речь о том, как мы полетим ночью над высокими горами, и по этому поводу высказывались сомнения, Чкалов сказал:

— Это будет решать Гризодубова. Она командир, зачем соваться в ее дела?

Окончилось совещание. Беляков поддерживал Чкалова. Оба они заявили, что мы всегда можем рассчитывать на их помощь. Валерий Павлович обещал приехать на аэродром.

После этого мы уже ежедневно ездили на аэродром. Вопреки медицинским предупреждениям, и я отправилась на аэродром и залезла в машину. Валерий Павлович был на аэродроме. Он стоял на траве, крепкий, массивный, как всегда широко расставив ноги, с загорелым, обветренным лицом, в белой гимнастерке. Чкалов смотрел, как Валя сажала самолет.

Валя сделала несколько очень хороших посадок.

Валерий Павлович одобрительно бурчал:

— Ладно, хорошо!

Валя подрулила, вышла из самолета. Мы вместе с Валерием Павловичем шагали по аэродрому. Валерий Павлович попрежнему журил нас, что мы «миндальничаем», что нужно проявлять больше настойчивости. Потом предложил поехать вместе обедать, чтобы подружески потолковать.

— А то вы, девчата, подумаете, что я только все

ругаю. А я вас очень люблю и желаю добра. Поедем, закусим и поговорим обо всем.

Мы отправились в ресторан на стадион «Динамо». Поехали в чкаловской синей машине, которую он привез из Америки. Чкалов сам сидел за рулем и шутил:

— Полная машина баб!

— Что ты, Валерий Павлович, нас бабами называешь?

— А разве баба — плохое слово? Вот вы три бабы, а посмотрите, какое дело затеяли? Как же мне вас называть? Мы еще покажем, что такое советские бабы!

Приехали на стадион «Динамо». Уселись за стол и внимательно слушали Валерия Павловича. Он рассказывал о своем перелете через полюс. Говорил, что враги народа подготовляли аварию машины. Но ничего не вышло. «Больше всего, — говорил он, — я опасался, что нехватит воды для охлаждения мотора». И действительно, воды нехватило. Это было вредительство. Тогда Валерий Павлович приказал экипажу собирать мочу, вылить весь кофе и чай в водяной бачок. Экипаж изнывал от жажды, но никто ничего не пил. Чкалов предостерегал и нас: враги народа еще не вывелись, всегда надо ожидать от них какой-нибудь гадости.

Мы хохотали доупаду, когда он стал рассказывать, как на заграничном банкете его заставили есть устриц.

— После этого полета придется и вам, может быть, за границу лететь, приучайтесь прилично себя вести. Вот салфетку раскладывать нельзя, а нужно сложенную целиком к губам прикладывать. Если развернешь — неприлично. Этикет надо знать! Устриц подали. Я взял одну в рот, а она, подлая, стала гулять — туда, назад. Я закрылся салфеткой и сижу. Глаза на лоб лезут, а устрица по горлу гуляет. Коньячком проклятую заглушил!

Он много говорил о том, к чему обязывает звание

Героя Советского Союза. Ведь по героям должны равняться другие.

— Вот мы ехали из Америки в Москву. Нам предложили, чтобы наши жены выехали в Париж нас встречать, но я сказал: страна встречает нас в Москве, пусть и семья встречает в Москве. Страна и семья для советского летчика — одно и то же.

Валерий Павлович рассказал нам, как было, когда он вернулся в Москву из трансполярного перелета.

— Вот герой возвращается, предлагают в гостиницу устроить, дают шикарный номер, несколько комнат. А я вернулся и сказал: «До перелета жил дома и теперь домой поеду. Что мне в гостинице делать?»

Обед заканчивался. В ресторане «Динамо» для нас был открыт специальный счет. За нас платил штаб перелета. Мы были довольны, что угощаем Валерия Павловича, и, вставая из-за стола, сказали официанту:

— Запишите все на наш счет.

Но Валерий Павлович запротестовал:

— Вы что, девчата, с ума сошли? — И он потребовал отдельный счет и сам расплатился.

Выходя из ресторана, Валерий Павлович говорил о том, как мы должны быть осторожны, чтобы под маркой нашего перелета не тратились лишние государственные деньги.

Мы расстались с Валерием Павловичем, зараженные его энергией, бодростью и какой-то особенной его внутренней большевистской прямотой и честностью. На прощанье Валерий Павлович сказал:

— Если хотите, девки, лететь, — бросьте ваши Подлипки, перебирайтесь на Щелковский аэродром и установите строгий режим. Родные без вас не помрут. Ничем больше не занимайтесь. Москва вам не нужна. И перебирайтесь сегодня же, самое позднее — завтра.

Мы так и поступили. Только Валя задержалась в Москве, чтобы перегнать самолет на Щелковский аэродром.

Здесь была большая комната, в четыре окна, лишенная роскоши и ковров. В ней стояли три обыкновенные красноармейские койки, письменный стол канцелярского типа, несколько деревянных стульев, ширма. Стоял умывальник, о котором с уважением говорили, что из него умывался сам Громов перед своим перелетом в Америку. Принесли диван, завалили его летным обмундированием, принесли еще один стол и поставили посредине. Провели телефон. На окнах и на тумбочках поставили цветы. Мы сразу почувствовали себя в рабочей обстановке. Нам отвели отдельную уютную столовую. Готовила старушка-повариха Прасковья Васильевна, большая искусница на всякие вкусные вещи. Она с гордостью говорила:

— Я всех кормила: и Громова с Данилиным и Юмашевым, и Чкалова с Байдуковым и Беляковым, и Леваневского кормила. Вот и вас довелось кормить!

Мы были рады, что у нас такая знатная повариха. А главное, это был милейший и добродушный человек.

Прасковья Васильевна готовила домашние, простые обеды, пекла вкусные ватрушки, пирожки и все беспокоилась, не кажется ли нам еда невкусной. Если я не доедала какую-нибудь котлету, она утирала слезы и говорила доктору:

— Наверное, не нравятся Марине Михайловне мои котлеты.

Я уверяла ее, что мне можно есть только немножко. Она быстро усвоила, что у штурмана послебольничная диэта, и стала готовить специально для меня какую-то особенно вкусную картошку. Увидит в окно, что мы идем обедать, и несет полное блюдо картошки. От нее идет ароматный пар. И не захочешь, а будешь есть.

Инструктор Алешин тоже перебрался в Щелково. Мы с Полиной стали сами развертывать аварийную станцию. Впервые в жизни Полина приняла с эфира

цифры и буквы. Она была очень довольна. Наше существование омрачалось только тем, что самолет задерживался в Москве. О своей машине мы думали с большой нежностью, как о живом человеке. Она уже имела имя — «Родина».

Мы долго думали, как ее назвать. Однажды за обедом мы перебирали различные названия. Валя задумчиво, тихо сказала: «Родина». Более почетного, гордого имени не мог иметь наш самолет.

Накануне выходного дня мы услышали знакомый шум моторов. Но аэродром был застлан дымкой от лесных подмосковных пожаров. Валя не решилась в этой дымке, в сумерках, сажать самолет и вернулась обратно в Москву, на Центральный аэродром.

На следующий день мы с Полиной решили поехать купаться на озеро. Вдруг по телефону передают, что «Родина» вылетела с Центрального аэродрома. От радости мы стали кататься по траве, прыгать, тормошить друг дружку. Видим — летит наша красавица... Снизу на ее серебряных крыльях отчетливо видны красные буквы «Р о д и н а». Вот она начала снижаться, пошла на посадку. Валя классно посадила машину. «Родина» рулила, а мы с Полиной бежали за самолетом. Когда вышла Валя, мы бросились обнимать и целовать ее, как будто давно не виделись.

Радостные, помчались в столовую завтракать. Прасковья Васильевна и так уж нас заждалась. Накормила она нас наславу, и мы отправились купаться на озеро. Купались, отдыхали, а потом с новым жаром принялись за подготовку к перелету. Оборудовали самолет и совершали тренировочные полеты. Специально летали по маршруту, чтобы проверить, нет ли в машине каких-либо дефектов. Тренировались и на других самолетах. Нам предлагали летать ночью на «Родине», но мы жалели свой самолет, и для ночных полетов нам выделили другой корабль.

Однажды ночью мы летели на тяжелом четырехмоторном корабле. Ночь была туманная, дым от лесных пожаров сплошь закрыл землю. Обычно, когда

взлетаешь ночью, видно большое зарево московских огней. Здесь же вокруг нас была сплошная темнота, и лишь отдельные огоньки временами мелькали где-то далеко внизу. Летая по кругу, мы набрали высоту. Целую ночь летали за облаками, вне видимости земли. Ориентировались только по радиокомпасу. Расположенная вблизи радиостанция специально для нас всю ночь передавала «Пиковую даму». Было смешно, что все желающие могут в такой необычный час слушать «Пиковую даму» и не знают, почему она передается. По «Пиковой даме» мы определяли направление на аэродром. Перед рассветом радиокомпас вывел нас на ту же «Пиковую даму», и мы в утренней мгле увидели аэродромную дорожку.

Летали и в ясные ночи, когда прекрасно были видны огни городов и поселков, поблескивала вода в реках. В одну из таких ночей летели курсом на юг. Как только мы вылетели с аэродрома, перед нами открылись огни Подольска. За Подольском справа виднелся Серпухов, слева — Кашира, а впереди — заревом обозначалась Тула. Она сияла тысячами огней. Полина перешла в мою штурманскую рубку и стала кричать мне в ухо:

— Как красиво! Какое замечательное зрелище!

Возвращаясь, мы издалека увидели прожекторы Щелковского аэродрома.

После этого Валя и Полина несколько дней подряд тренировались на ночных посадках, летали по кругу. Подготовка «Родины» подходила к концу. Валя доложила штабу, что экипаж готов к ночным полетам. Оставались маленькие доделки в машине: укрепить сумки для карт, мешки для провизии, подставки для термосов с горячими напитками. Я приспосабливала на борту своей кабины карманчик для карандашей. Мелочи, но в перелете каждая мелочь имеет значение. Полине дуло в кабине, она приспособила утепление, заделала щелочки, пропускавшие ветер.

Мы пролетели тысячу километров в сторону Свердловска и возвращались в Москву. Этот полет мы решили использовать для тренировки на высоте. Летели четыре часа на высоте 4 000 метров и четыре часа на высоте 6 000 метров. Даже в такой небольшой полет Прасковья Васильевна давала нам с собой солидные мешочки с вкусной разнообразной едой. В моем мешочке было домашнее печенье, шоколад, в термосе — горячий кофе и чай. На высоте 4 000 метров мне вздумалось устроить себе завтрак. В кабине справа на борту находился небольшой столик. Я подняла столик, разложила на нем носовой платок, вынула термос, достала стаканчик, налила чаю, положила печенье, шоколад и написала записку: «Ресторан самолета «Родина» открыт». С удовольствием позавтракала. Это тоже была тренировка к большому дальнему перелету.

Полет протекал в хорошей и спокойной обстановке. Я была поглощена радиосвязью. Для работы со мной Москва заказывала не московские радиостанции, а омскую, новосибирскую и даже такие отдаленные, как читинскую и хабаровскую. Летая в районе Казани, я хорошо слышала Хабаровск, и Хабаровск отвечал, что слышит меня. Впервые в жизни я держала связь с такими далекими станциями.

Когда мы возвратились, то увидели, что аэродром закрыт дымом лесных пожаров. Не видать аэродрома да и только! Но в нашем распоряжении — мощное средство: радиосвязь. Правда, радиостанции на земле в это время не работали, был обычный перерыв. Однако не ожидать же нам в воздухе, когда заработает какая-нибудь станция. Нужно дать знать в Москву, чтобы специально для нас запустили станцию ВЦСПС. Действительно, не прошло и пяти минут, как снова раздались спасительные звуки «Пиковой дамы». В дымке, вслепую, подошли к Щелковскому

аэродрому и благополучно совершили посадку. По этому поводу было немало шуток:

— Опять «Пиковая дама» выручила!

Снова и снова проверялась машина. Без конца возились мы с кабинами, с моторами. Обдумывали мельчайшие детали: может быть, прибор передвинуть, может быть, еще что-нибудь заменить, что-нибудь добавить или, наоборот, снять?

Близился день последнего тренировочного полета на «Родине». До этого нужно было устранить девиацию, то-есть разницу между направлением меридиана магнитного и меридиана компаса. Под влиянием магнитных сил самолета, некоторые части которого сделаны из металла, показания компаса не совсем правильны. Создается угол между магнитным и компасным меридианом. Это и есть девиация. Она устраняется таким путем: самолет ставится на определенный курс и с помощью мелких магнитиков показания компасов подводятся к близким величинам. Я обратилась за помощью к опытному штурману Сергею Данилину. Я просила его вместе с нами полететь на устранение девиации. Данилин охотно согласился помочь нам. Мы полетели. Валя — на своем сиденье, Данилин — на моем. Он проверял оборудование, приборы, очень тщательно записывал свои замечания. Я сидела в кабине второго пилота и проверяла компас Полины.

Таким образом мы подготовили самолет к последнему тренировочному полету по маршруту Москва — Свердловск—Москва протяжением около двух с половиною тысяч километров. В последний раз и окончательно мы должны были проверить, привести в порядок и наладить оборудование. Материальная часть работала безупречно. Летели мы десять часов. Когда сели — связисты сказали нам:

— Вот это класс! Хорошо, если и в перелете на Дальний Восток у вас будет такая же четкая связь.

Попутно с летной тренировкой мы на земле упражнялись в стрельбе из охотничьего ружья и пистоле-

тов. Очень много занимались аварийной радиостанцией.

Мы считали, что к большому перелету все готово.

23 сентября правительственная комиссия собралась на решающее совещание. От метеорологов, которые каждый день приезжали к нам на аэродром, мы знали, что погода на маршруте ухудшается и долететь до Дальнего Востока будет очень трудно. Но мы не падали духом. Утром в этот день еще раз летали, еще раз проверяли компас, приемник, передатчик. Затем поехали в Москву, на заседание правительственной комиссии.

Увы, здесь нас ждало разочарование. Нам сказали, что время осеннее, что на Дальнем Востоке начинается скверная погода, тайфун, и вряд ли мы туда долетим. Нам предлагали новые маршруты, до Омска и обратно, до Ташкента и обратно. Говорили, что расстояние одно и то же, но не по прямой, а по замкнутой. Говорили о горах, покрытых снегом, и о прочих страшных вещах на дальневосточном маршруте. Но мы упорно стояли на своем. Плохой погоде мы противопоставили радионавигацию. И когда нам было сказано, что погода неподходящая, что большая часть полета будет проходить в облаках, я вынула схему радионавигационного обслуживания нашего маршрута. Это была исчерпывающая наглядная схема. Развернула ее перед Михаилом Моисеевичем Кагановичем. Пусть даже не будет видно земли, но если моя радиоаппаратура будет работать, — мы долетим.

Михаил Моисеевич посмотрел на схему и ответил:

— Я посоветуюсь в правительстве.

Он уехал в Кремль, а мы остались ждать в секретариате. Томительно тянулись минуты. Разрешат или не разрешат? Ровно через полчаса, в 17 часов 15 минут, Валю подозвали к телефону.

— Товарищ Сталин разрешил вам лететь. Поезжайте спать.

Началась суетня. Как моторы? Как самолет?..

Нужно, чтобы самолет заправляли горючим, но нам заявили категорически:

— Поезжайте спать, ни о чем не беспокойтесь.

Мы помчались прощаться с родными. Заехали ко мне домой и пробыли здесь всего минут десять, ровно столько, сколько нужно было, чтобы скинуть гимнастерку и забрать некоторые походные вещи. Родные говорили с грустью:

— Хоть бы перед отлетом побыла немного дома...

Оставив после себя отчаянный беспорядок, мы распрощались и поехали на Щелковский аэродром. Нас сейчас же отправили ужинать. Бедный доктор! Напрасно он суетился вокруг стола и требовал, чтобы мы больше ели. Сильно возбужденные, мы не могли есть, хотя обычно никто из нас не мог пожаловаться на отсутствие аппетита.

Наконец нас отправили спать. Выключили телефон, чтобы никто нас не беспокоил, поставили у дверей часового и строго-настрого приказали никого не пускать. Но нам было не до сна. Долго и хлопотно собирали вещи. Я взяла сумку из-под парашюта и уложила туда линейки, карандаши, блокноты, бортжурналы, планшет...

— Вот собрались на Дальний Восток, а посмотришь, — все равно, как на базар идут, — шутя, ворчала Полина.

Даже когда улеглись, долго не могли уснуть. Все еще о чем-то беспокоились и громко разговаривали. Из-за стены раздавался настойчивый голос доктора:

— Почему вы не спите?

Мы отвечали:

— Спим, спим!

Заснули, как всегда бывает в таких случаях, внезапно. Эту ночь я спала спокойно. В душе была такая глубокая уверенность в успехе, что я спала, будто завтра предстоял обычный рабочий день.

Разбудил нас доктор Борщевский. Брезжил рассвет. Доктор вошел с бортовыми аптечками в руках. Там была масса полезных предметов.

— Все может пригодиться, — говорил доктор.

В изящных мешочках были уложены медикаменты — от сухого иода до нашатырного спирта.

— Где висят ваши кожаные брюки? — спросил меня доктор.

— Вот, на вешалке.

— Кладу туда опий и бензонафтол. Вы не должны забывать, что у вас аппендицит. Если повторится приступ, — примите облатку опия и потом пейте бензонафтол.

— Кладите, кладите эту дрянь. Но говорю вам,— никаких приступов больше не будет...

Мы одевались. Надели шелковое белье — «смирительные» шелковые рубашки, шелковые штаны, егерское белье, несколько пар носков. К свитерам были прикреплены ордена. Надели кожаные брюки, унты. Я проверяла, все ли лежит в карманах брюк. Нащупала спички. Работник штаба перелета Гусев разыскал для нас особые спички у Папанина. Это были полярные спички, — даже намокшие, они зажигались. Папанин с удовольствием дал нам эти спички. Одну коробочку каких-то «сверхполярных» спичек дали мне на случай, если придется прыгать с парашютом. Спички были обернуты в изящную и оригинальную резиновую оболочку.

Проверили и привели в полный порядок оружие. Посмотрели, на месте ли запасные обоймы с патронами. Оружие надели на пояса поверх брюк. Все было готово: парашюты и вещевые мешки с запасными сменами белья и костюмами на перемену, аварийные мешки, продовольственные мешки. Штурману приходится таскать с собой особенно много вещей, которые он никому не доверяет. По этой примете штурмана легко отличить на аэродроме. Когда мы вышли из своей комнаты, я была больше похожа на носильщика, чем на летчика.

В соседней комнате собралось человек пятьдесят: провожающие, инженеры, техники, родные. Нас проводили к Михаилу Моисеевичу Кагановичу и

командарму Локтионову. Михаил Моисеевич спросил, как мы спали. Мы ответили, что спали замечательно. Он предупредил, что погода неважная. Но мы только улыбнулись:

— Товарищ Сталин разрешил нам лететь, и мы полетим!

СТАРТ

Сели в машину и поехали завтракать. За завтраком написали письмо товарищу Сталину, в котором обещали выполнить задание и благодарили за оказанное доверие.

Завтрак не лез в горло. Я съела куриную котлетку с куском лимона и выпила стакан чаю. Прасковья Васильевна обливалась горючими слезами, что мы ничего не едим, и жалобно причитала над нами. Мы же, очень веселые, сели в автомобиль и поехали на аэродром.

Наша «Родина» уже была окружена массой людей. Они образовали вокруг самолета живую квадратную изгородь. Как только мы вылезли из машины, на нас накинулись репортеры с фотоаппаратами.

Мы начали проверять, все ли правильно заложено в машину. Положено ли продовольствие? Каждый старался нам еще что-нибудь сунуть: врачи — медикаменты, хозяйственники — термосы с горячим кофе и чаем. Даже чай приготовили каждой по ее вкусу. Полине налили чай сладкий, какой она любит. Вале — средний, а мне без сахара. Каждой положили в кабину любимый шоколад. Мне был положен особый спортивный шоколад, который должен был поддерживать энергию во время непрерывной длительной работы. В последний момент нам стали совать в карманы аварийные пакеты с деньгами. Каждый старался нагрузить в самолет как можно больше всякого добра. Прасковья Васильевна притащила еще какой-то кулек, и борттехник сунул его в машину. В этом кульке была ветчина, икра и другие вкусные вещи.

Трактор протянул наш самолет в конец аэродрома, оттуда должен был начинаться взлет. Вслед за самолетом вереницей потянулись машины, бежали корреспонденты, и все провожавшие перебрались к месту старта. Валя скомандовала:

— В самолет!

Я забралась по лесенке в свою кабину. Борттехник Макаров проверял, хорошо ли я закрыла люк в полу, заставил меня потанцовать на нем, чтобы убедиться, что люк плотно захлопнулся. Я осталась в кабине. Михаил Моисеевич и товарищ Локтионов заглядывали в окошко и спрашивали, как я себя чувствую. Раздалась команда: «Запускай моторы». Оба мотора четко заработали. Валя подает знак: «Убрать колодки». Мы увидели, как люди отходят и площадка очищается. Валя по телефону спросила Полину, готова ли она. Потом переключила телефон и проверила мою готовность. После этого она дала полный газ, машина побежала и вскоре легко оторвалась от земли. С такой большой нагрузкой она взлетала впервые.

Мы развернулись на курс 90° и полетели на восток.

В КАБИНЕ ШТУРМАНА

На душе было очень радостно. Жизнь в самолете несколько омрачалась лишь тем, что стены кабин отделяли нас друг от друга. Это был конструктивный недостаток самолета. С Валей меня связывало маленькое окошечко, через которое можно было просунуть лишь кисть руки. Полина сидела еще дальше Вали, я переписывалась с ней по пневматической почте. Записку на тонкой бумаге закладывала в металлический патрон; патрон помещался в алюминиевую трубу, я закрывала отверстие и накачивала мех. Качала до тех пор, пока у меня на борту не зажигалась лампочка. Это был сигнал о том, что почта дошла до Полины.

Внутри моей кабины все было сделано очень удобно. На левом борту, за моей спиной, был расположен радиопередатчик. Тоже слева, но ближе ко мне стоял приемник, всеволновый супергетеродин. Такой же резервный приемник стоял справа. Прямо за спинкой моего сиденья был укреплен большой «самовар», наполненный жидким кислородом. Кислород мог понадобиться нам на большой высоте. Под кислородным баллоном и под сиденьем были расположены три умформера [1], питавшие мою приемно-передающую радиостанцию. Справа, перед резервным приемником, — откидной столик. На этом столике — радиоключ. Немного выше, на правом борту, расположилась приборная доска с показателем скорости, высотомером, часами, термометром. Еще дальше по правому борту — приспособление для хранения секстанта — изящный запирающийся футляр, со специальным устройством для ночного освещения. Немного выше, по этому же борту, располагались еще два прибора — «наяды» — счетчики расхода горючего.

За «наядами» начиналась стеклянная носовая часть кабины. Все приборы были размещены так, чтобы не загораживать остекленной носовой части, дающей прекрасный обзор вперед. На левом борту, у стеклянного носа, был укреплен радиокомпас. Под ним находился мой парашют. В полете я его на себя не надевала, чтобы он не мешал работать. На левом же борту был оптический визир, с помощью которого я могла измерять углы сноса. Около сиденья, внизу, была сделана очень удобная сумка. В ней хранились карты, планшеты, счетные инструменты. В другой сумке — радиоинструмент, запасные предохранители. Проволоку я спрятала в карман брюк.

В полу кабины, прямо под ногами, был закрытый люк, через который я залезала в самолет. Сквозь отверстие в люке я могла наблюдать в свой визир.

---

[1] Умформер — машина, питающая радиостанцию током высокого напряжения.

Прямо впереди люка стояли еще три умформера — два по правому борту, один по левому. Передняя часть пола была из стекла. Это еще больше расширяло обзор. Заботливые инженеры, оборудовавшие самолет, приспособили для пола мягкую подушку, чтобы в случае надобности штурман мог во весь рост растянуться на полу.

Отлетая от Москвы, я думала применять самые простейшие способы навигации. Я хотела измерить ветер и по нему рассчитать курс. Чтобы не тратить времени на промер ветра по трем углам сноса, я решила пролететь километров пятьдесят и тогда уточнить ветер по боковому уклонению и путевой скорости. Но уже через пятьдесят километров полета облака закрыли землю. Пришлось быстро переключаться на радиокомпас. Я настроила его на радиомаяки, и полет продолжался вслепую. Лишь изредка в разрывах облаков появлялась земля. Но это были какие-то крошечные клочки, по которым никак нельзя ориентироваться. Ориентируясь по радиокомпасу, я через каждый час сообщала на землю, в каком месте нахожусь.

Полина первая начала со мной переписку по внутренней почте.

Она шутит: передает записку, что приступила к исполнению задания «Правды», начала вести дневник. У нее в кабине все очень хорошо, не дует, но на всякий случай коленки обернула газетой. Валя сидит веселая и улыбающаяся, через отверстие кабины видна часть ее лица.

Все хорошо, вот только земли не видно.

От аэродрома мы отошли в 8 часов 16 минут. Теперь на моих часах 13 часов по московскому времени. Стрелка высотомера показывает 3 850 метров. Снаружи температура — минус 3°. По моим расчетам, через двадцать минут должен быть Свердловск. Все еще летим за облаками.

Время приближалось к 16 часам. Темноту надо ожидать в 16 часов 15 минут: ведь мы летим на

восток, — темнота будет нас встречать всюду раньше, чем она наступает в Москве.

Радиомаяки показывали, что мы летим правильно — на Омск, но мне не верилось: ведь за целый день я ни разу не видела земли.

Знаю, что скоро наступит ночь.

Начала просить Валю:

— Валечка, дай хоть чуточку взглянуть на землю, потеряй хоть немножко высоту.

А высота была более 4 500 метров. Летим без кислородных масок. В кабине еще тепло, можно свободно есть. Но есть мне не хотелось. Я снова прошу:

— Валечка, давай снизимся, посмотрим землю. По моим расчетам, мы должны быть в 16 часов около Омска. Потеряем высоту немножко и опять заберемся наверх.

Но Валя была неумолима. Снизиться — значит потерять какое-то количество горючего для набора высоты. Запасы горючего рассчитаны на определенную высоту — на ней и будем лететь.

Наконец, в 16 часов 05 минут на высоте 4 000 метров в разрывах облачности мелькнула серебристая полоска реки. Это был Иртыш. Я точно определила место, где нахожусь.

Судя по времени и по скорости полета, это не могла быть никакая другая река, кроме Иртыша. Я узнала ее очертания на карте. Пишу Вале:

— Можешь набирать высоту, какую тебе угодно, я определилась.

Быстро наступает темнота. С нетерпением жду ночи. Штурману ночь приносит радость. Ночью очень хорошо и точно можно определить местоположение по звездам. Если понаблюдать две какие-нибудь звезды, — скажем, Полярную и Вегу, или Капеллу, — то можно точно установить свои координаты.

17 часов 34 минуты. Впервые в темноте отчетливо вижу звезды. Измеряю высоту Полярной и Веги. Для этого открываю в потолке люк и высовываюсь

из него с секстантом в руках. Наблюдаю звезды. Определила, что нахожусь на широте 55° и на долготе 80°40″. Это немного правее нашего маршрута, но отклонение незначительное. Исправляю курс на 3 градуса влево.

Впереди Красноярск — хороший ориентир. Город сейчас, наверное, освещен яркими огнями. По расчету Красноярск должен быть в 20 часов 10 минут. Но его скрывает от нас толстый слой облачности. Вскоре и звезды пропадают в облаках. Машину ведет Валя. Она взяла штурвал у Полины, которая пилотировала до этого шесть часов.

Здесь я замечаю, что кабина начинает покрываться тонкой коркой льда. Думаю: если обледеневает моя кабина, то такой же коркой покрываются и плоскости и весь самолет. Нашим моторам нехватит мощности, чтобы держать в воздухе обледеневший самолет. Ледяная нагрузка потянет нас к земле. Сигнализирую Вале запиской: «Начинается обледенение».

Температура — минус 7°. Обледенение при такой температуре опасно. В самолете темно. Потолочного огня не зажигаю, иначе ничего не будет видно за бортом. Мне мешает зеленая лампочка на приборной доске. Лампочка показывает, что работает машина, питающая мою радиостанцию. Я рада, что эта машина работает, но зеленая лампочка мешает наблюдать.

Валя принимает правильное решение. Она начинает набирать высоту. Стрелка высотомера лезет за 5 000 метров. Обледенение прекращается. Стекла кабины становятся прозрачными, иголочки льда опадают, и я снова вижу все сквозь стекла кабины. Но машину начинает сильно трепать. Очевидно, мы попали в кучевые образования холодного шквалистого фронта. Машину резко бросает. Как трудно в темноте бороться с болтанкой!

Валя продолжает набирать высоту: 6 000 метров, 6 500. У меня на борту загорается лампочка — это

значит, что Полина желает со мной разговаривать. Получаю записку: «Что случилось с Валей, чего ее несет на такую высоту?» Отвечаю коротко: «Обледенение».

Мы забрались высоко, но и отсюда звезд не видно...

Уже пора быть Красноярску. Земли нет. Прошу Валю набирать высоту до тех пор, пока покажутся звезды.

Только, когда стрелка высотомера подошла к делению 7 450, сквозь облачность показались звезды... В 20 часов 21 минуту я смогла, наконец, определить место, где мы находимся. Открыла люк в потолке. Струя холодного воздуха ударила в лицо. На мне кислородная маска. Очень холодно, но все же мне удалось произвести наблюдения. Мы находились на широте 55° 45″ и на долготе 94° 10″.

ШАЛОСТИ РАДИО

Все время передаю в Москву, где нахожусь. Москва меня слышит, и я тоже отчетливо принимаю московскую станцию. Начальник главной аэрометеорологической станции Альтовский передает погоду, я принимаю. Определив в 20 часов 21 минуту, что недавно пролетели Красноярск, я обращаюсь к радио.

Включаю передатчик.

Нажимаю ключ.

На ключе должна загореться лампочка.

Она не горит.

В темноте мне трудно разобраться, в чем дело.

Решаю, что это перегорела сигнальная лампочка, и в темноте выстукиваю радиограмму: «Я — УГР. Широта 55°45″, долгота 94°10″. Нахожусь на высоте 7 500 метров. Температура воздуха — минус 34°. Лечу над холодным облачным фронтом. Нижняя граница облаков неизвестна. Сообщите погоду районе Душкачана. Раскова».

Эту радиограмму отстукиваю дважды.

Затем, переключившись на прием, десять минут ожидаю ответа.

Приемник упорно молчит.

Даже не загорается лампочка, освещавшая шкалу приемника.

Слышит ли меня Москва?

Включаю радиокомпас. Он тоже молчит.

Не слышно и мощной красноярской радиостанции.

В эфире наступила тишина.

Ясно, что радиостанция, приемник и передатчик не в порядке. Начинаю сомневаться, слышала ли меня Москва. Но что можно поделать в темноте? Примиряюсь с мыслью лететь так до рассвета, часа четыре без радиосвязи. Скучновато, но что поделаешь!

Радиомаяков не слыхать, остается только астрономия.

Холодно на высоте. Достаю карманный фонарик и освещаю наружный термометр: минус 34°. Когда луч фонаря осветил стекла, я увидела, что они изнутри покрыты тонким ледяным узором, как в хорошо натопленной избе в морозный день. Зажигаю плафон. Вокруг меня в кабине лед и иней. Я сама, как дед-мороз, покрыта инеем. Правда, обледенение изнутри не опасно, потому что внутри кабины не может образоваться такой мощный слой льда, как снаружи. Но для порядка сообщаю командиру корабля, что моя кабина обледеневает изнутри.

Валя передает, что внизу мелькнула речка, но я речки не вижу. Стекла замерзли.

Что, если мне свою кабину охладить до наружной температуры? Тогда, наверное, стекла отойдут и можно будет хоть что-нибудь видеть сквозь них.

Открываю верхний и малый нижний люки. В кабину врывается резкая струя холодного воздуха. Кабина охлаждается до минус 33°. Стекла на время проясняются. Но что толку? Я снова вижу только облачность. Вот блеснула полоска земли и снова исчезла.

Радио не работает. Дышу кислородом. Хочется есть.

На высоте резко повысилась скорость. По моим подсчетам, мы идем со скоростью 310 километров в час.

Значит, Душкачан пройдем в темноте? А как я надеялась на него! Ведь это тот самый пункт на северной оконечности Байкала, где, по указанию товарища Сталина, специально для нашего перелета был установлен радиомаяк... Я ждала Душкачана с нетерпением, какое испытывает, наверное, моряк дальнего плавания, когда он приближается к берегу. Думала, вот будет Душкачан, и там я уточню свое место. Теперь я вижу, что Душкачан пройдем в темноте, так как скорость наша увеличилась из-за высоты. Мой радиокомпас и приемник не работают, и душкачанский маяк, такой нужный, ничем не может быть нам полезен. Остается, пока не наступил рассвет, скорее определить еще раз свое место по звездам.

23 часа 36 минут. Определяю, что нахожусь уже на траверзе Душкачана, в 30 километрах севернее его. Значит, над Байкалом пролетаем в темноте. Вот здесь под нами, где-то вправо от самолета, красивое большое озеро, тем более обидно, что его не видать.

Принесет ли рассвет что-нибудь утешительное? Еще несколько часов назад я ждала наступления темноты и появления звезд на небе; теперь с таким же нетерпением жду первых проблесков рассвета... Вот рассветет, тогда уж я, конечно, определюсь, увижу землю и попью горячего чайку.

Через полчаса наступает рассвет. Байкал остался далеко позади. Сейчас в Москве полночь. Дома еще не спят, мама за последнее время привыкла поздно ложиться. По ярко освещенным улицам москвичи возвращаются сейчас домой из театров, клубов, кино. А мы уже встречаем утро следующего дня...

...Радио, почему радио не работает? Уже четыре часа Москва не получает от нас никаких известий...

При первых же лучах рассвета я вижу, что стекла кабины покрыты изнутри толстым слоем льда. Хотя в кабине температура минус 36°, а снаружи минус 37°, стекла все же заледенели и стали непроницаемы. Мои резервные умформеры тоже покрылись льдом. Сосульки свисают с них на пол. Значит, умформеры замерзли. Теперь уж ясно: до самого конца перелета, до тех пор, пока не сядем, будем отрезаны от всего мира.

Первые лучи солнца осветили землю. Скалываю ножом лед с окон кабины. Глазам раскрылось величественное зрелище пробуждающейся земли. Где-то близко под самолетом лежат гребни гор, покрытые снежной шапкой. Восходящее солнце бросает свои лучи на снежные вершины. Глазам больно смотреть на яркую белизну. Под нами горная цепь.

Мне этот красивый вид не принес утешения. Внизу, в глубоком ущелье, куда не проникли лучи солнца, лежит густой низкий туман. Он скрывает от штурманских глаз нанесенные на карту реки, по которым штурман мог бы ориентироваться. Снова слепой полет. Живописные снежные вершины ровно ничего не говорят: горы, да и только. Таких гор в Забайкалье сколько угодно...

Валя написала мне веселую записку: «Через шестнадцать часов полета, наконец, мы имеем детальную ориентировку». Я отвечаю ей: «Пускай так детально ориентируется Альтовский с его погодой!»

Посмеялись.

Но это был невеселый смех. Нам предстояло изменить свой курс на 30° вправо, чтобы выйти к железнодорожной магистрали Чита—Хабаровск, на станцию Рухлово.

Советуюсь с Валей. Ведь от станции Рухлово всего 20—30 километров до государственной границы. Граница идет по Амуру. Амур делает у станции Рухлово резкий поворот, а мы будем подходить прямо перпендикулярно границе. Хорошо, если будет видно землю и Амур. Тогда, конечно, нет опасности пере-

лететь границу. Но похоже, что земля будет закрыта туманом и облачностью. Амура мы не увидим, а мудрено ли в слепом полете ошибиться на 20—30 километров? Очутишься по ту сторону границы — вот и конфликт...

Советуемся с Валей и принимаем решение: к границе не приближаться, продолжать лететь строго на восток, рассчитывая выйти на Охотское море. Валя со мной согласна. Машина летит на восток. Наступают очень напряженные минуты.

Мы стараемся различить какую-нибудь речку. Иногда вдруг мелькнет в ущелье гор кусочек воды. Удалось увидеть реку Олекму. На душе становится веселее.

Солнце поднялось высоко. Я пользуюсь солнцем для астрономических наблюдений, но сомнеровы линии [1] ложатся так же, как и река Олекма, перпендикулярно нашему маршруту и показывают только дальность, — без боковых отклонений.

Снова пробую радио, но безрезультатно. Приемник и передатчик бездействуют. Сколола лед с умформеров, но все равно приемник и передатчик молчат. Мы непрерывно переписываемся с Валей. Исписали все изящные блокноты, использованные таблицы. Я принялась уже исписывать кусочки карты с обозначением мест, которые мы пролетели. Записки летят от Вали ко мне, от меня к Вале. Она советуется, обсуждает со мной каждое решение. Бедная Полина! Она сидит сзади и тщетно вызывает штурмана всеми сигнальными лампочками. Но штурман прикован к стеклам своей кабины и не замечает этого. Полина думает, что штурман умер... Она пишет записку Вале Гризодубовой. Полина обижается, но мы не виноваты. Не остается ни одной минуты на разговоры, кроме абсолютно необходимых.

6 часов по московскому времени. По моим расчетам, через полчаса Охотское море. Откровенно гово-

---

[1] Сомнерова линия — линия равных высот солнца.

ря, мне очень скучно. Я знаю, что могла уклониться севернее, туда, где Охотское море глубже вдается в сушу. К тому же мог быть попутный ветерок, которого не удалось измерить, потому что штурман не видел землю.

Солнце закрыто облаками. Они выше нас, хотя наша высота попрежнему — 7 000 метров.

Может быть, уже сейчас под нами воды Охотского моря?.. Становится жутко. Машина на колесах. Вспоминаются рассказы летчиков о бурном Охотском море. Вот так, в сплошном слепом полете, мы вылетим в Охотское море. Что тогда?

Не пора ли снижаться? Но, может быть, ветер был встречный и нам еще не полчаса, а целый час лететь до Охотского моря? В таком случае мы находимся над горными хребтами. Начнешь снижаться и «вмажешь» в гору. Скучно оказаться погребенными в этих глухих местах. Даже и не узнают, где мы разбились...

Еще раз пытаюсь привести в чувство радиостанцию. Нужно отогреть умформеры. Основные умформеры находятся глубоко под сиденьем, к ним не подлезть. Остается надежда на резервные, стоящие впереди меня. Снимаю с правой ноги меховую унту, закрываю ею умформер передатчика, а маленькой унтешкой — умформер приемника. Начинаю осторожно включать пусковой ток. Пусковой ток прогреет умформер, а унты будут сохранять полученное таким образом тепло. Включаю пусковой ток то на прием, то на передачу. Но приемник и передатчик молчат. В 6 часов 20 минут загорается лампочка на передатчике. Я хватаюсь за ключ и выстукиваю:

— Я УГР! Срочно пеленгуйте, сообщите мое место.

Рассчитываю, что Хабаровск запеленгует меня и передаст по радио, в каком направлении от него я нахожусь. Если Хабаровск узнает, что я вылетела в Охотское море или еще нахожусь над горными хребтами, он мне об этом сообщит.

Вот заработал и приемник. Сначала я слышу, как, надрываясь, зовет Москва:

— УГР! УГР! Немедленно отвечайте! УГР! УГР! Немедленно отвечайте!

Вызывают меня непрерывно.

Внезапно передатчик Москвы замолк. Наверное, там приняли мою радиограмму.

Через несколько секунд я слышу из Москвы:

— Репете! Повторите!

Снова выстукиваю свою радиограмму и снова слышу:

— Репете!

Несколько раз подряд выстукиваю свою радиограмму. А Москва все твердит:

— Повторите! Повторите!

Я повторяю одну и ту же радиограмму вот уже тридцать пять минут. Мне кажется, что Москва не слышит меня из-за того, что мы слишком далеко от нее находимся. Пробую вызывать Хабаровск. Но ручка настройки моего приемника примерзла, и я никак не могу перестроиться на Хабаровск. Очевидно, так уже суждено — до конца быть связанной с московской станцией...

ПРЫЖОК

Продолжаю выстукивать радиограмму.

Внезапно Валя резко встряхивает машину. По обычаю летчиков, немедленно смотрю вниз, и вижу, что туман оборвался резкой стеной. Подо мной не земля, а Охотское море. Но, к своей большой радости, я вижу справа берег. Почти автоматически выключаю передатчик, пустив в эфир только одно слово:

— Ждите!

Высота — 7 000 метров. Вертикально вниз видно хорошо, вперед — не видать ничего. Быстро беру карту и начинаю сличать очертания берега Охотского моря с картой. К счастью, это очень характерное место,

я отчетливо распознаю южную оконечность Тугурского залива Охотского моря.

Я сообщаю Вале, что мы находимся над Тугурским заливом, что задание партии и правительства мы выполнили, мы прилетели на Дальний Восток.

Теперь можно подумать и о посадке. У меня невольно напрашивается решение вести самолет на посадку в Николаевск на Амуре. Это всего какой-нибудь час полета. Но Валя подходит к этому строже. Она считает, что в Николаевске на Амуре плохой аэродром, что гораздо лучший аэродром в Комсомольске, и хотя до Комсомольска около 500 километров, но горючего у нас достаточно. Берем курс прямо на юг с расчетом выйти на реку Амур.

Составляю новую радиограмму для Москвы:

«6 часов 57 минут. Тугурский залив. Высота 7 000 метров. Иду курсом Амур. Думаю делать посадку Комсомольске».

Радиограмма закодирована. Я включаю передатчик. Перегорает предохранитель. Я быстро меняю его. Снова включаю передатчик. Сгорает второй. Так повторяется шесть раз.

Очевидно, прогретый умформер, когда я его выключила, снова остудился, и образовавшиеся при этом из паров водяные капли намочили обмотку умформера. В результате короткое замыкание. Как грустно, что не могу сообщить Москве о замечательном состоянии экипажа самолета «Родина». Как жаль, что нельзя сейчас же передать в Москву, что три советские женщины в одни сутки долетели до самых дальних границ своей родины.

Сейчас снова летит Полина. Идем строго на юг.

8 часов 02 минуты. Под нами мелькает река. Это Амур.

Еще раз советуюсь с Валей, вести ли самолет по Амуру на Комсомольск. Валя не меняет прежнего решения. Счетчики показывают, что горючего хватит еще на три с половиной часа.

Вот разветвляются две реки: они мелькают в

дымке вертикально под нашим самолетом. Снижаемся до 6 000 метров. По какой из рек итти? Амур в этом месте имеет множество рукавов и ответвлений. Но по левому рукаву итти нельзя, он закрыт туманом, правое же ответвление видно отлично. Идем вдоль него. Вскоре становится очевидным, что это Амгунь. Решаем итти по Амгуни, и вдоль края облачности пробиваться в Комсомольск.

10 часов 00 минут по московскому времени. У Вали в кабине загорается красная лампочка. Это сигнал: кончилось горючее. Начинается расходование последнего бачка, в котором драгоценной смеси вряд ли хватит на полчаса. Долетели до очень красивого озера Эйворон. Недалеко от него виднеется озеро Чигчигирское. Теперь нужно итти прямо курсом на юг. До Комсомольска остается 150 километров. В 10 часов 20 минут горючее окончилось совсем. Моторы начинают давать перебои. Валя переключает по очереди все баки. Моторы подают последние признаки жизни и замирают.

Какой уж там Комсомольск. Мы не дотянем. Хорошо, если бы удалось хоть где-нибудь сесть вообще. Под нами дикие сопки, покрытые лесом. Здесь не сядешь...

Возвращаемся обратно к озерам, туда, где видели болотистые мари.

Теряем высоту.

Валя пишет мне записку: «Готовься к прыжку». Я отвечаю ей, тоже запиской, что прыгать не хочется, хочу остаться в самолете, что я выбрала себе укромное местечко — сзади у кислородного баллона, буду стоять там очень смирно и ничего со мной не случится. Валя отвечает: «Если машина станет на нос, у нас с Полиной даже нехватит силы извлечь тебя из твоей кабины. Готовься к прыжку, не задерживай нас».

Я рассердилась на Валю, показала ей кулак. Но делать нечего, приказ командира есть приказ.

Начинаю быстро собирать все разложенные по

моей обширной кабине карты, расчеты, линейки. Складываю все это в бортовую сумку, секстант прячу в чехол. Ведь, когда я буду прыгать, откроется люк, и тогда все мое имущество может вывалиться из самолета и пропасть.

Убрав кабину, надеваю парашют, проверяю, есть ли со мной компас, нож, оружие.

На борту лежат две плитки шоколада, которые должны были поддерживать мои силы в полете. Кладу их в карман брюк. Пробую надеть аварийный мешок с продуктами, но он очень тяжел. Пожалуй, скорость приземления с ним будет слишком велика, погрузишься в болото и не вылезешь.

Впервые я прыгаю с боевым парашютом. Площадь боевого парашюта меньше, чем площадь тех парашютов, на которых я совершала два своих первых прыжка. Тогда я прыгала на большом тренировочном парашюте, прозапас у меня был еще один парашют. Сейчас — всего один маленький. Отказываюсь от мешка с продуктами.

Открываю пол кабины.

Машинально бросаю взгляд на часы и высотомер. Высота 2 300 метров. Часы показывают 10 часов 32 минуты. Я отделяюсь.

В ТАЙГЕ

25 сентября.

Отделилась от самолета. Сразу почувствовала, что высота великовата. Решила немного затянуть прыжок. Не раскрывая парашюта, падаю вниз, как брошенный камень. Скорость падения увеличивается, становится все тяжелее дышать. Дергаю кольцо, парашют раскрывается. Раньше я падала вниз головой, а сейчас положение нормальное, я преспокойно сижу на лямках подвесной системы парашюта. На груди болтается компас. Ориентируюсь по нему, в каком направлении у меня река, в каком — озера, замечаю сверху, как располагаются косяки леса. В этом месте

лесной массив разделяется болотными марями. Стараюсь запомнить направление марей относительно реки. К сожалению, у меня нет под рукой ни карандаша, ни бумаги, и я не могу набросать схему лесных массивов и болот. Сначала думаю, как тяжело будет опускаться в болотную трясину; ведь, приземлившись в болото, я могу уйти в почву по пояс... Как поступить в этом случае?

Но мои размышления быстро прерываются. Замечаю, что нахожусь уже у края болота и что ветром меня тащит прямо на лесной массив. Начинаю скользить. Подтягиваю стропы парашюта, складываю его почти пополам, чтобы уменьшить площадь купола и тем самым увеличить скорость своего падения. Тогда, наверное, снос замедлится, и, может быть, меня не унесет ветром на лес. Но ветер сильно болтает парашют. Меня раскачивает, как на качелях. Разворачиваюсь против ветра. Вот уже близко земля. Подо мной лес. Успеваю заметить, что лес расположен не на ровной местности, а на сопке. Тут я складываю свой компас и прячу его за борт кожаной куртки. Думаю о том, как мне подходить к земле.

Приближение к земле ощущается гораздо быстрее. Кажется, что она быстро идет на тебя. Вижу, что в лесу среди деревьев есть маленькие прогалинки. Там деревья реже. Скольжу с расчетом приземлиться на одну из прогалинок. Но, не дотянув до нее, чувствую, что прямо на меня идут густые кроны сосен. Скучно: придется сесть на деревья. Обычно парашютист подходит к земле на полусогнутых ногах, — полусогнутые ноги создают амортизацию и ослабляют удар о землю. Тут, наоборот, я вытянула крепко сжатые ноги и, сложив руки накрест, закрыла ими лицо, — лицо у меня единственное открытое место. В этот момент почувствовала незначительный толчок. Иглы царапнулись, зашелестели по моему кожаному обмундированию.

Меня с силой рвануло, падение прекратилось. Чувствую, что ударилась боком о ствол сосны. Открыла

лицо. Стропы моего парашюта начали накручиваться на ствол, как канаты гигантских шагов. При каждом обороте парашютных строп вокруг сосны меня толкает боком о ствол. Посмотрела наверх. Купол парашюта покрыл собой всю крону. Я целиком подвешена на шелку. Но ведь шелк недолговечен, вот-вот мой купол разорвется о ветви сосны. Улучаю удобный момент и ногами обвиваю ствол. Сразу прекращаются толчки о дерево.

С минуту отдыхаю в таком положении. Держусь руками и ногами за ствол. Осмотрелась кругом. Высота — метров пять. Подо мной земля, густо заросшая кустарником и травой. Нужно отцепиться от парашюта. Пробую отстегнуть подвесную систему, но это мне не удается: подвесная система сильно натянута — я вишу на ней всей своей тяжестью. Вынимаю из кармана нож, немного подтягиваюсь повыше по стволу и перерезаю стропы. Стропы сразу повисли, как бахрома у карусели. Освобожденная от своего парашюта, я спускаюсь по стволу сосны.

Ступив на землю, глубоко вздыхаю и говорю вслух: «Земля». Только теперь чувствую, что я вся в поту в своем меховом обмундировании. Меня окружает густой, непроходимый лес. Нигде не видно просвета... Я одна.

В это время над моей головой пролетает самолет «Родина». Он летит низко над лесом. Очевидно, мои девушки ищут место, где я приземлилась. Мотор не работает, только слышна сирена, которая гудит на самолете в знак того, что надо выпускать шасси. Но Вале и Полине вовсе не нужно выпускать шасси. Эта чудесная музыка будет сопровождать их до самой посадки. Вот самолет скрывается за лесом, наступает полная тишина. Я жду, не услышу ли какогонибудь треска при посадке. Все тихо.

Темнота наступит примерно через час. Я начинаю беспокоиться. Как приземлились мои девушки? Целы ли они? Цела ли машина? Жду выстрела. Еще в Москве мы условились, что в случае вынужденной

посадки стрелять будут там, где двое, чтобы третья могла итти на этот выстрел.

Выстрела все нет. Темнота сгущается. Чутко прислушиваюсь. В лесу — ни единого шороха. Только в ушах раздаются еще привычные звуки — кажется, что все еще слышишь сигналы Морзе.

Пробую закрыть глаза, но все равно в ушах отчетливо звучат позывные первой радиограммы, полученной мною на самолете: УГР, де, — РБР, НР-1.

На землю спускается тьма. Появляются первые звезды в восточной стороне неба. Запад еще светится слабыми отблесками зашедшего солнца. В это время отчетливо слышу звук выстрела. Значит, девушки живы.

Мгновенно вынимаю компас и отмечаю направление на выстрел: юго-восток. Чтобы не забыть, записываю на обложке от плитки шоколада: «зюйд-ост».

Очень хочется пить. С грустью вспоминаю, что на самолете остались два термоса, полные крепкого горячего чаю без сахара с лимоном. Недурно было бы сейчас выпить чашечку горячего чаю. Осматриваюсь вокруг. В темноте едва различаю ближние кусты. Воды нет никакой.

Проверяю свое небольшое хозяйство: охотничий нож-финка с пилочкой, отверткой и шилом, револьвер, 18 патронов, коробка арктических спичек, — из тех, которые дал нам перед отлетом Иван Дмитриевич Папанин, компас и две плитки шоколада. На мне поверх шелкового — егерское белье, кожаная куртка на меху, меховые брюки, унты, теплый кожаный шлем, на руках — шерстяные перчатки.

Съедаю кусочек шоколада. Ложусь на сухую таежную землю и сразу крепко засыпаю. Все хорошо, подруги живы. Завтра утром пойду к самолету.

26 сентября.

Крепко проспала до рассвета. Осматриваю местность. Кругом густой лес. Сквозь высокие деревья пробивается рассеянный свет. Роса.

Нужно двигаться в путь.

Еще раз проверяю курс, который вчера засекла по компасу. Иду. Меховые брюки, куртка, унты, шлем— все это цепляется за ветви деревьев. С большим трудом протаскиваю себя сквозь густые заросли. Кажется, никогда я не была такой малоподвижной. Хочется пить. Пробую лизать росу с листьев. Но какое это питье? Только смочишь губы, а в рот ничего не попадает. Тайга заросла высокой, деревянистой, совершенно сухой травой. Где взять влаги?

Полдень. Нахожу первую воду. Под корнями подгнившего дерева маленький водоем. Поразительно чистая вода. Опускаю туда руку — холодная. Пробую на вкус — ничего, можно пить. Только немножечко пахнет травой. Ну что ж, напьемся. Пью жадно и много, черпая воду ладонями. Снова двигаюсь дальше.

Справа от меня — высокая сопка. Через нее трудно будет перевалить в моем тяжелом обмундировании. Принимаю решение: немного уклониться от своего первоначального курса и обойти сопку слева.

Почва сухая. Кругом перепутанный, переплетенный травой и кустарником лес. Местами продираюсь сквозь густые заросли, иду, пока хватает сил. Но все чаще и чаще останавливаюсь, присаживаюсь отдыхать. И кто это выдумал такую тяжелую амуницию!

Прошла несколько сот метров на восток, и вдруг слышу выстрел. Снова засекаю направление. Теперь уже выстрел был слышен с юга. Правильно: ведь вчерашний выстрел шел с юго-востока, а сегодня я уклонилась от курса и шла на восток. Значит, в какой-то точке мои подруги должны были оказаться от меня на юг. Наверное, я сейчас и стою в этой точке. Надо менять направление.

Но впереди лес становится реже, видны просветы, наверно недалеко опушка. Трава ниже, итти удобнее, а справа — густой лес без просветов. Я уже утомилась от ходьбы по густым лесным зарослям. Решаю,

что до вечера как раз выйду на опушку леса, а дальше буду двигаться по опушке.

Часто прислушиваюсь. Иногда ноги заплетаются в траве, поневоле спотыкаешься, падаешь. Присаживаюсь ненадолго, отдыхаю. Вокруг — густая тайга, ели, кедры, сосны. Временами попадаются золотистые пихты. Лес как бы трехъярусный: высоко вверху — довольно редкие хвойные деревья, ниже под ними — заросли лиственного леса, а внизу — уже осыпающиеся колючие кустарники, переплетенные густой травой.

Иду к опушке леса. Впереди, среди пихт, появляются осыпавшиеся березы. Березы стоят с голыми стволами. Внезапно подвертывается нога. Чтобы не упасть, опираюсь рукой о березу, и вдруг эта милая березка валится. Я очень пугаюсь: как это целая береза валится от одного прикосновения? Подхожу к лежащему дереву и вижу, что береза внутри вся прогнила. Она держалась на одной коре. Стоило прикоснуться к ней, как кора переломилась, и из нее посыпалась вонючая труха.

Вижу опушку. За опушкой — марь. «Вот, — думаю, — наверное, на этой мари стоит наш самолет, наша «Родина». Иду быстрее, довольная, что подошла к опушке до темноты. Но тут нога проваливается в воду. Я быстро выдергиваю ногу и вижу, что нахожусь на краю болота.

Меня удручает, что скоро приблизится ночь, а унты мои мокрые.

Надвигается вторая ночь в тайге. Внимательно осматриваю болото. «Родины» не видно нигде. Сзади меня — лес, на западе — лес, на северной стороне — тоже, прямо передо мной на востоке — горизонт, очевидно, там низменность. Начинаю вспоминать расположение леса, расположение марей и болот, которые я видела во время прыжка. Там, на востоке, должно быть озеро. А на юге я вижу гряду сопок. Вспоминаю эту гряду, как видела ее с воздуха, и думаю: «Ага, все понятно, выстрел был слышен с юга, зна-

чит, самолет за этой грядой сопок. Хорошо. Утром я перевалю туда на юг и наверняка увижу самолет». Возвращаюсь обратно к опушке леса на сухую траву.

Темнеет. Вспоминаю о папанинских спичках и начинаю собирать костер. Костер разжечь очень трудно, свежий лес не быстро разгорается. Стараюсь ломать более сухие сучья, но они только тлеют, а костер не горит. Наконец, с трудом разожгла. Сидя у костра, сушу свои меховые унты и маленькими кусочками ем шоколад. За сегодняшний день съела полплитки. Нужно быть экономнее: ведь мне предстоит еще долгий путь через сопки. Захотелось пить. Встаю, подхожу к краю болота. Напилась воды из болотца, она оказалась очень вкусной. Возвращаюсь обратно к костру, подложила в него валежник, который мне удалось, наконец, высушить, и вскоре засыпаю у горящего костра.

27 сентября.

Проснулась ранее обычного. Первое ощущение — хочется есть. Съела одну палочку шоколада. Теперь шоколад придется экономить все больше и больше. Напилась воды из болотца.

Как бы облегчить свой костюм? Кто его знает, сколько еще так шагать. Сняла брюки, долой куртку. Как легко в одном егерском белье. Теперь на мне поверх белья только шерстяной свитер, на нем орден Ленина.

Шарю в карманах брюк. У радиста всегда в кармане найдется кусок проволоки. Подвязываю унты к поясу. Теперь спокойна, что унты не спадут. Связала в один тюк все обмундирование и взвалила его на плечо. Итти стало гораздо легче. Срезала себе пихтовую палку. Теперь у меня есть спутник.

Солнце еще не взошло. Надо двигаться, пока не жарко. Продвигаюсь к гряде сопок курсом на юг. Взбираюсь на сопку. Итти стало труднее. На сопках — никакой влаги. Шарю глазами по земле. Какая

радость — ягоды. Правда, их немного, меньше горсти. Но ведь это настоящие ягоды. Их можно есть. Хоть немного утолить жажду.

Сопка попалась не совсем удачная. Двигаться чертовски трудно. Кругом навалены в самых причудливых переплетениях громадные сосны, пихты, — буреломом.

Эта сопка очень мало похожа на ту тайгу, по которой я шла вчера. Высокого леса уже меньше. Только отдельные, неживые, совершенно голые деревья торчат на фоне открытого неба. Среднего леса совсем нет. На земле колоссальные нагромождения упавших деревьев.

Деревья здесь рушатся вместе с корнями. Подхожу к одному из таких упавших деревьев, смотрю — там, где были корни, обозначен квадрат почвы. Отсюда вывалилось дерево вместе с породой. Пробую ковырять эту землю и очень скоро, на глубине примерно пяти сантиметров, попадаю на сплошной камень. Эти громадные, массивные деревья растут на склонах сопки, на каменистой почве. Слой земли здесь имеет толщину не более тридцати сантиметров.

Дует сильный ветер. Я вспоминаю начальника главной метеорологической станции Альтовского, который рассказывал нам о свирепствующих в этой местности тайфунах. Я знаю, что сопка с этой стороны открыта к большому озеру Эйворон, и потому ветер свободно гуляет по сопке. Конечно, эти громадные, массивные деревья не могут удержаться под напором тайфуна. Наверное, сильные, проливные дожди подмывают корни деревьев, сильный ветер клонит стволы вниз, и они сваливаются на землю вместе с почвой.

Лес здесь производит грандиозное впечатление. Трудно себе представить, сколько десятков лет назад здесь был сплошной лес. Но сейчас вокруг меня такое причудливое нагромождение, что невольно думаешь: это не иначе, как вековые буреломные залежи. Это — кладбище деревьев. Действитель-

но на всей сопке нет ни одного живого дерева — растет только трава, и порою попадаются ягоды.

Лес почти непроходим. Особенно тяжело, что нельзя двигаться равномерно. Иногда приходится перелезать через стволы упавших деревьев, иногда же они нависают так, что ползком пролезаю под стволами. В некоторых местах нагроможденные друг на друга деревья переплетаются своими сухими ветвями, и пробраться сквозь них совсем невозможно. В таких случаях я достаю свой охотничий нож, открываю пилку, делаю на сучке надпил и затем переламываю сучок руками. Так расчищаю себе дорогу.

Устала. Каждый раз, прорвавшись через бурелом, несколько минут отдыхаю. Кроме самой себя, надо протащить еще и обмундирование. Иногда протаскиваю его за собой, иногда просто швыряю свой тюк вперед, он повисает на буреломе, за ним пробираюсь и я.

Во что бы то ни стало до наступления темноты нужно выйти на опушку. Иду, иду, а опушки все нет. Замечаю на юго-западе и на юго-востоке просветы. Но отсюда слышен медвежий рев. Приходится итти на юго-восток. Доберусь ли сегодня хоть до опушки? Нет, это кажется, не так просто, скоро стемнеет.

Решаю заночевать в лесу. Кругом сухо, тепло. Небо ясное.

На ночь съела кусочек шоколада. Дальше, думаю, придется еще больше сократить вечерний рацион.

28 сентября.

Итти стало легче. Тайга уже кое-чему меня научила. Сделала два равномерных тюка из одного и перекинула их через плечо. Вот теперь легко и приятно. Передо мной небольшая речка, метра три в ширину. Вброд не перейдешь, глубоко, да и вода прохладная. Надо строить мост. Притащила несколько древесных стволов, перекинула с берега на берег. Нехитрая операция, но сколько на нее пошло време-

ни. Досадно. Однако с тайгой не поспоришь. Перешла речку. За речкой болото, длинная-длинная марь, окруженная лесом. Целый день уходит на обследование мари. Прошла километра три к западу, — ничего нет, только лес замыкает марь. Прошла к востоку, выстрелила — ответа нет.

В голову лезут всякие неприятные мысли. Стараюсь их отогнать, нужно думать только о том, чтобы итти, итти вперед. По моим расчетам, самолет должен был находиться за сопками, через которые я вчера и сегодня перевалила. Где же он? И верно ли я пошла на выстрел, может быть, мне только послышалось? Нет, не может быть. Подруги живы, и я их найду, обязательно найду.

На несколько минут присаживаюсь на кочке. Обдумав положение, решаю двигаться на восток. Там, за марью, видна низменность. Наверное, уж там не так топко.

Как трудно передвигаться по болоту. Стараюсь шагать по его краю, вдоль гряды сопок. Но до низменности далеко, сегодня не добраться. Заночую еще раз под сопкой. Съедаю уменьшенный рацион шоколада и укладываюсь спать.

Сегодня унты сухие, потому что удалось избежать ходьбы по болоту.

29 сентября.

Спала крепко. Ночью ни разу не просыпалась, ничто меня не тревожило. Проснулась, как всегда, на рассвете и скомандовала самой себе:

— Марина Михайловна, подъем!

Снимаю с себя теплые вещи, в которых спала, и снова пускаюсь в путь в одном белье. Хорош, наверное, вид у штурмана.

Кончится ли, наконец, сегодня мой поход? Почему не летят самолеты? Очевидно, на «Родине» не работает аварийная радиостанция. Что там случилось?

Стая диких уток косяком пролетает на юго-запад.

Маленькие серые птички кружатся вокруг, у некоторых желтые хвостики. Очень много белок. Они резвятся, бегают по ветвям, громко щелкают. Хорошо белкам, они дома...

...Почему я не передала Полине, что от толчка при посадке кварцы могли выпасть из гнезд? Наверное, потому и не работает аварийная радиостанция. Раз к нам не летят, значит, передатчик не действует.

Полдень. Шумит мотор самолета. Шум слышен издалека. Но мне не видно самолета. Через несколько минут шум затихает, и опять ничего нет...

День подходит к концу. Передо мной разостлалось большое болотистое поле. Припоминаю по сопкам и горам: ведь это то самое поле, над которым мы летали. Здесь где-то близко должны быть два озера: одно поменьше, другое побольше. Теперь уже легче ориентироваться, понятно, куда я попала. Вряд ли здесь мог сесть самолет. Подожду до утра, а там решу, что делать дальше.

30 сентября.

Просыпаюсь. Думаю, не слишком ли часто меняю направление. Ведь так можно окончательно забыть, куда идешь. Решаю нарисовать схему своего продвижения и нанести на нее границы сопок и болот. Но где взять бумаги. Ничего нет, кроме обертки от шоколада. На ней рисую схему своего продвижения за первые дни. Принимаю новое решение: искать снежную гору, вблизи которой я спрыгнула с парашютом. Она должна быть где-то близко. Если выйти за марь, вероятно, откроется цепь с этой снежной горой.

Ясно, что я иду не в том направлении. Где же моя «Родина»? Где Валя и Полина? Вот уж, наверное, думают: пропала наша Маринка. Сегодня пятые сутки, как мы расстались. Очевидно, эхо выстрелов обмануло меня. Но куда возвращаться?

Последние два дня я иду вдоль мари, по краю сопок. Прямо на юг через марь вижу вторую гряду сопок. Они закрывают от меня горизонт. Значит, надо

итти через марь, подальше от сопок. Тогда покажется горизонт, и уж, наверное, я увижу свою снежную гору. Шагаю по кочкам. Между кочек — вода. Промочила унты.

Хорошо бы на ночь развести костер, но из чего? Кругом болото. Выбираю место, где побольше кочек. Разуваюсь, обертываю ноги болотной травой, поверх надеваю сырые носки. Сняв с головы шлем, упрятываю в него обе ноги. Сегодня ночью придется быть на-чеку. Кругом меня болото. Неосторожное движение, и я окажусь в воде.

1 октября.

Ночью было очень холодно. Проснулась — заморозок. Унты, которые лежат рядом, на кочках, замерзли и стали твердыми, хоть топором руби; натянуть их на ноги невозможно.

Болото подернулось ледяной коркой, трава — инеем. Мне нужна вода, чтобы размочить унты. Ломаю тонкую корочку льда. Окунаю унты в воду. Проходит целый час, прежде чем унты оттаивают настолько, что их можно надеть на ноги. На сей раз иду в полном обмундировании. Очень холодно в мокрых унтах.

Шагаю с кочки на кочку. Болото покрыто густой, высокой травой почти по пояс. Иду, не присматриваясь к тому, что под ногами. Но тайга, очевидно, решила подшутить надо мной. Вдруг проваливаюсь по шею в воду. Чувствую, ноги отяжелели и, как гири, тянут меня книзу. Все на мне моментально промокло. Вода холодная, как лед. В первый раз за все время скитания по тайге чувствую себя одинокой. Никто не вытащит из воды, надо спасаться самой. Поплыла. Гребу и цепляюсь за кочки. Ухватишься за кочку, а она погружается вместе с тобой в воду. Вспоминаю кадр из кинофильма «Девушка с Камчатки» и действую точно так, как героиня этого фильма. Беру палку в обе руки, накидываю палку сразу на несколько кочек и таким образом подтягиваюсь.

С большим трудом удается выбраться из воды. Оглянулась назад, позади меня озерко метров десять в ширину. Очевидно, находящаяся в этом районе под почвой вечная мерзлота растаяла и образовала подпочвенную воду. Тонкий слой мшистой почвы, заросшей травой, не выдержал моего веса. Почва потонула, уступив место подпочвенной воде. Теперь здесь навсегда останется озеро. Выбравшись на его край, я боюсь стать во весь рост. А ну как снова мой вес навалится на какую-нибудь одну кочку и я опять провалюсь? Ползу в сторону от озерка. Наконец, чувствую под ногами твердую почву и встаю.

Все на мне мокро: мех, кожанка... Отовсюду течет вода. Оружие мокро, часы мокрые. Не остается ничего другого, как делать привал.

Но как сушиться на болоте? Хорошо, что хоть день солнечный и дует ветерок. Нашла корягу пихты. Развешиваю на ней одежду и белье. Сушка продолжается целый день до вечера.

Но это полбеды. Хуже всего, что начинает подходить к концу запас шоколада. Его явно нехватит, если придется проблуждать еще несколько дней. Сегодня, я, можно сказать, отдыхаю. Энергия сохраняется, значит, можно есть шоколад только один раз.

Обшариваю карманы брюк. Какая радость! Нашла большой запас пищи — целых семь мятных конфет! Это обыкновенные лепешки, которые в Москве продают на каждом углу. Но в них сахар, питательное вещество, и я так рада, как будто все спасение в этих лепешках. Теперь отложу на ужин по одной, а остатки шоколада разделю на завтраки и обеды.

К заходу солнца одежда просохла. Можно бы сегодня сделать еще пару километров, но я так намерзлась от купанья в болоте, что повторять его не хочется. Лучше заночую здесь.

2 октября.

За ночь болото подморозило еще больше. Проснулась гораздо раньше — до восхода солнца. Времени

терять нельзя — надо итти, пока болото подморожено.

К полудню огибаю гряду сопок. Передо мной на северо-западе открывается красивая панорама сопок и горных хребтов.

Видны две гряды. Они имеют форму седла. Первая, ближняя седловина, — более зеленая. Очевидно, это сосны. Кое-где видны темные пятна елей, местами блестят совершенно золотые пихты. Позади, за седлом первой гряды сопок, менее отчетливо видна вторая гряда с седловиной. Я вспоминаю, что это та гряда, на которой я встретила бурелом, она кажется золотой.

За двумя седловинами сопок рельефно выделяется снежная гора. Я ее узнаю по характерным округлым контурам вершины.

Вот она, моя гора. Снова засекаю направление. Надо итти строго по курсу на северо-запад. Никаких отклонений и отходов — иначе неминуемо заблудишься и будешь плутать по тайге без конца.

Набрела на островок леса. После болота он кажется очень приятным. Здесь, по крайней мере, сухо, можно расположиться на отдых. Подхожу к островку. До темноты осталось еще два часа. Глазом промеряю расстояние до ближайшей гряды сопок — километра четыре. За два часа не дойдешь, а пойдешь — опять застрянешь на болоте.

Остаюсь ночевать на островке.

Времени у меня много. А ну-ка, пошарю под деревьями. Авось, попадется что-нибудь съедобное.

Грибы! Большие, крепкие сыроежки. Вот будет прекрасный ужин!

Но теперь у меня куча новых забот. Где взять соли? На чем готовить грибы? Удастся ли развести костер?

Вокруг сырая пихта и насквозь прогнившая береза. Странное дерево: держится на одной коре. Зажечь можно только кору. Ну что ж, Марина Михайловна, займитесь заготовками. Вооружаюсь ножом и начи-

маю энергично нарезать кору. Когда коры стало достаточно, возник вопрос: на чем жарить грибы и чем их приправить. Отыскиваю в траве жесткие ароматичные листья. Намочила березовую кору, приготовила из нее коробочку, достаточно крепкую и непроницаемую для жидкости, и начала разводить костер. Вынула спички, гляжу — их у меня осталось не так уж много. Чиркнула спичку, придвинула поближе кору. Заранее предвкушаю прелесть горячей еды. Спички положила на траву рядом с собой. Вдруг, совершенно неожиданно, загорелась вся сложенная кора и трава вокруг нее. Пламя взметнулось так быстро, что я едва успела отскочить. Пока сообразила, в чем дело, в огне погибла вся моя коробка спичек. Начался настоящий таежный пожар. Огонь стал кольцом распространяться по перелеску.

Прощай, вкусный ужин, прощай, сон в сухом месте. Несчастный погорелец собирает свои пожитки и удирает на болото.

Только отошла метров сорок от пожарища, как вдруг вижу — прямо надо мной летит самолет. Меня отделяют от него две тысячи метров, но летчик, вероятно, видит зажженный мною пожар. Сильный ветер стелет дым.

Вот самолет снижается метров до шестисот и делает несколько кругов над пожарищем. Нужно показать летчику, что здесь есть человек. Быстро снимаю с себя свитер, егерское белье, расстилаю все это по болоту и сама ложусь на землю в белом шелковом белье. Самолет делает еще несколько кругов и улетает на юг.

Снова двигаюсь по своему курсу на северо-запад, к снежной горе. До наступления сумерек удается продвинуться на три километра от места пожара. На болоте встречается мелкий кустарник. Из веток устраиваю постель. Ложусь спать в полной уверенности: раз самолет видел огонь и дым, значит, завтра он снова прилетит сюда и меня найдут.

Перед сном съедаю одну мятную лепешку.

3 октября.

Проснувшись утром, обдумываю: стоит ли ждать помощи с самолета на этой мари, или продолжать двигаться вперед? Шоколада осталось мало, на болоте запаса пищи не пополнишь, а ведь вчерашний самолет ничем не показал, что он меня заметил. Может быть, летчик видел только дым, а меня ему не удалось различить. Нет, правильнее будет двигаться к снежной горе. Время осеннее, погода вот-вот начнет портиться, пойдут ливни. Что я тогда стану делать одна на болоте?

Снова двигаюсь в путь. Через час достигаю сопок. День уходит на перевал первой гряды и на переход через двухкилометровую марь. Это та самая марь, вдоль которой я уже брела двое суток.

Выхожу к знакомой гряде сопок: вблизи нее я приземлилась с парашютом. Вдруг вижу в воздухе два самолета. Они летают в разных направлениях, явно разыскивая что-то внизу.

Из мари я вышла западнее бурелома, по которому путешествовала уже однажды. Попала как раз на то место, откуда несколько дней назад до меня доносился рев медведей. В том, что именно здесь водятся медведи, я не сомневаюсь: все стволы деревьев в этом месте свеже обглоданы. Вскоре довольно отчетливо, хотя и далеко, послышался рев. Прошла немного по лесу, рев стал слышнее. К реву прибавился треск разламываемых ветвей.

Устала. Неожиданно попадается целый куст рябины. Набираю рябины, сколько могу: в платок, в карманы. Наедаюсь вдосталь, рябина замечательно освежает. Хорошее место. Решаю здесь же заночевать. Но надо хоть что-нибудь предпринять против мишек. Заснешь, а он, огромный и черный, подойдет и полюбопытствует — что за личность забралась в его владения? Застегиваю шубу, с головой ушла в воротник, свернулась в комок. Однако заснуть не могу. В тридцати метрах протекает маленькая

быстрая речка. Всю ночь из-за речки душераздирающе мяукают рыси. Час от часу не легче. Охотник я неважный, и хуже всего то, что в обойме моего «Вальтера» осталось всего-навсего четыре патрона. Остальные расстреляла в первые дни, когда надеялась, что мои выстрелы услышат. Рыси продолжают мяукать громко и противно, ка́к дерущиеся кошки. Но, к счастью, они, очевидно, никак не могут добраться ко мне через речку.

Ночью несколько раз просыпаюсь. Прямо надо мной красивое дерево, и сквозь его сучья видно яркое, звездное небо. Я с удовольствием думаю о том, что погода все еще не портится. Очевидно, завтра дождя не будет. Несколько раз переворачиваюсь с бока на бок. Отлежала ногу, правая начинает немного ныть. Каждый раз, когда открываю глаза, оглядываюсь по сторонам. Я начинаю рассматривать звезды. Нахожу созвездие Малой Медведицы, Полярную звезду. Незаметно засыпаю.

4 октября.

Кончается шоколад. Осталась лишь одна узенькая пластинка. Когда-то это был рацион одного завтрака, теперь же придется на весь день отложить половину этой пластинки. Вспоминаю, что в первый день съела полплитки, и очень жалею об этом. Но у меня есть еще немного рябины, по пути попадается клюква и какая-то ягода, вроде черемухи. Пить хочется страшно. Поела этой черемухи, казалось, меньше будет мучить жажда, но она только связала рот.

С компасом происходит что-то странное. Он дает резкие отклонения. Не иначе, как где-нибудь поблизости — залежи магнитного железняка. В одной точке стрелка компаса вдруг начала крутиться вокруг оси. Теперь придется проверять компас по солнцу и часам.

Иду. Внезапно надо мной появляется тяжелый самолет. Он летит в моем направлении, делает два круга и улетает обратно. Проходит немного времени, вижу еще один корабль. И этот летит туда же, дела-

ет круг и исчезает. Теперь я уверена — самолет «Родина» найден, и я иду правильным курсом.

Поднимаюсь выше, в сопки, в глухой лес. К вечеру надо мной снова появляется тяжелый корабль. Он делает виражи и улетает на север.

Мучительно хочется спать.

Все время мое передвижение по тайге сопровождается треском ломаемых сучьев. Сейчас я слышу такой же треск недалеко от себя. Может быть, это человек? Останавливаюсь, чтобы отчетливее слышать звуки. Действительно, кто-то идет и ломает сучья. Но, очевидно, этот неизвестный гражданин тоже решил послушать и остановился. Наступает полная тишина. Если это человек, он должен быть виден из-за кустарника, я же не вижу никого. Очевидно, и он прислушивается. И вот, метрах в пятнадцати от меня, из кустарника поднимается медведь, взлохмаченный, черный. Он ворочает носом из стороны в сторону, нюхает. Внушительная фигура. Я оцениваю медведя по достоинству и чувствую, что перевес не на моей стороне: он имеет гораздо более серьезный вид, чем я, в рукопашный бой с ним вступать не стоит. Однако вспоминаю, что я не совсем слаба, у меня есть оружие: «Вальтер», нож. Снимаю «Вальтер» с предохранителя, со взведенным курком готовлюсь к выстрелу. Думаю: пулю в рот, нож в горло, и вот мертвый медведь будет валяться у моих ног. Но медведь делает два шага вперед, и как-то само собой мой нож опускается, и «Вальтер» тоже опускается. Собравшись немного с духом, снова вскидываю «Вальтер», но стреляю уже не глядя, куда попало. А сама бросаюсь в сторону.

За спиной слышу треск ломаемых сучьев. Оглядываюсь на бегу: бедный мишка, переваливаясь с боку на бок на своих четырех лапах, улепетывает от меня во всю прыть, оставляя по дороге следы... Но меня это не успокаивает. Я продолжаю бежать в противоположную сторону...

Наконец, взобралась на самую высокую сопку. Сю-

да ленивые медведи не доберутся. Устраиваюсь на ночь и, утомленная событиями дня, быстро и крепко засыпаю.

5 октября.

Этой ночью я видела сон: будто бы бреду по тайге, и вдруг ко мне подходит товарищ Сталин и говорит: «Товарищ Раскова, где-то здесь в тайге стоит моя автомашина. Помогите мне найти ее!» Товарищ Сталин берет меня за руку, и мы с ним вместе быстро продвигаемся по тайге. Иногда мне мерещатся между деревьями синие отблески, мне кажется, это машина товарища Сталина, я веду его туда. Но там никакой машины не оказывается. Товарищ Сталин идет и шутит: «Вот так штурман, не может найти машину в тайге. Какой же вы штурман?» Мне очень стыдно. На пути попадается каменистая сопка, я хочу помочь товарищу Сталину взобраться на нее, но он отказывается от моей помощи. «Не беспокойтесь, я вырос в горах. А вот, что вы мою машину найти не можете, — это очень плохо».

...Сквозь сон отчетливо слышу выстрелы. Один, два, три, четыре, пять... Поднимаюсь, сажусь, прислушиваюсь. Уже светло. Голубое небо розовеет. Никого нет. Мертвая тишина.

Сижу, опустив голову на руки, и думаю: «Как стыдно, я штурман и не могу найти самолет». Подробно вспоминаю сон. Неужели у меня начинаются галлюцинации, неужели мне померещились пять выстрелов?

Спать больше не стоит. Неохотно начинаю собираться в путь. Вдруг выстрелы повторяются. Значит, это не сон! Откуда-то берутся силы, я быстро вскакиваю на ноги и достаю компас.

Засекаю направление на выстрелы. Оно почти совпадает с моим последним курсом. Разрешаю себе съесть половину оставшегося шоколада, четверть палочки. Через минуту раздаются еще три выстрела. Они слышатся несколько в другом направлении, но

очень близко. Раствор между обоими направлениями примерно 25°. Беру средний курс и иду по нему. Итти нелегко. Солнце начинает припекать. Еще труднее стало тащить на себе меховую одежду.

Спускаюсь по склону. Слышен звук моторов. Прилетел тяжелый корабль, который я уже видела вчера. Сегодня он явился гораздо раньше. Останавливаюсь, наблюдаю за самолетом. Он ходит по кругу над одним и тем же местом. Сбавляет газ, снижается и переходит на бреющий полет.

Еще пять выстрелов. Они раздаются как раз с той стороны, где летает самолет. Теперь я уже знаю, что «Родину» нашли. Мои Валя и Полина где-то здесь, очень-очень близко. Итти, итти без остановки! К полудню лес поредел, стало легче двигаться. Время от времени слышу еще выстрелы. Что они так щедро палят? Наверно, самолет подбросил им патронов...

Все время сверяю и по выстрелам корректирую свой курс. Выхожу на опушку леса и двигаюсь вдоль нее. Слева тянется длинная марь. Сыро. Неожиданно вступила прямо в воду. Вытащила ногу, и она оказалась босой. Унт вместе с носком застрял в болоте. Очевидно, проволока, которой были привязаны унты, перерезала мех.

Иду дальше. Ем рябину. Знаю, что не позже, чем через день, буду у своего самолета. Можно позволить себе роскошь съесть целую горсть вкусной терпкой ягоды. В запасе у меня еще немного рябины, половина мятной лепешки и четверть палочки шоколада.

Стало очень жарко. Решила устроить привал. Прилегла отдохнуть. Прикрыла босую ногу курткой и с наслаждением вытянулась.

Я лежала в пихтовом лесу. Высокие голые стволы поднимались надо мной, словно мачты корабля. Они заканчивались где-то там, далеко вверху, шапками золотых ветвей. Сквозь причудливый узор ветвей и игл я видела ярко-синее, спокойное, безоблачное небо. Крона пихт была залита солнцем. Вся эта волшебная

картина напоминала полотна старинных итальянских художников.

Шум моторов вернул меня к действительности. Опять прилетел самолет и бреющим полетом стал ходить совсем близко от меня, за лесом. Поднимаюсь, иду вдоль мари. Огибаю угол леса и вдруг вижу вдали блестящее серебристое хвостовое оперение моей красавицы «Родины».

Взволнованная, радостная, спешу вперед, стараюсь разглядеть все, что творится у нашей машины. Вижу, что там не два человека, а гораздо больше.

Прикидываю, что до «Родины» еще два-три километра. Это означает три часа пути по болоту. Первая моя мысль — заночевать на опушке леса, а рано утром, пока болото еще подмерзшее и подруги мои будут спать, незаметно подойти к самолету. Но я увидела, что от самолета отделяется группа людей. Они уходят. И верно: кто может думать, что я жива, — ведь я уже пропадаю десятые сутки. Наверное, так и решили: нет Маринки в живых... и двинулись к реке...

Сразу отпадает мысль заночевать на опушке леса. Напрягаю все силы, чтобы быстрее двинуться к самолету.

Поднимаю высоко над головой свой пистолет и даю два выстрела. Ветер относит выстрелы в сторону, их никто не слышит. Никто не обращает на меня внимания. «Ну, — думаю, — дайте мне только до вас добраться».

Быстро продвигаюсь к самолету. Сейчас уже вижу, что группа людей движется не от самолета, а как раз наоборот, приближается к «Родине» с противоположной стороны. Ясно, что это партия людей пришла нам на помощь. Но все равно, ночевать в тайге не стоит. Они, наверное, пришли, чтобы утром увести Валю и Полину к реке. Во что бы то ни стало нужно сегодня добраться до них.

Вскоре до меня донеслись мужские голоса и голос Полины. Полина кричит: «Давайте сюда кисель, будем заваривать!» Я не удержалась и выстрелила

свой последний патрон. В ответ услышала крик Полины:

— Марина идет! Идет одна, ее не ведут!

От самолета отделилась группа людей и побежала ко мне через болото. Они увязали по колена в воде, прыгали между кочками, спотыкались, летели со всех ног. Впереди всех с обнаженной головой бежал высокий долговязый человек. Он подбежал ко мне.

По петлицам вижу, что это — военный врач 2-го ранга. Первой моей мыслью было: «Ну вот, — на болоте, и врач. Наверное, он не разрешит мне есть, посадит на диэту... И откуда он взялся?..» Но на груди врача — орден Красной звезды и значок парашютиста-инструктора с подвеской «105». «Ну, — думаю, — если этот доктор сделал сто пять прыжков с парашютом, то он должно быть больше парашютист, чем доктор».

Доктор подбежал ко мне, обнял, расцеловал, по щекам у него текли слезы. За ним подбежали и остальные. Тут и капитан, и старший лейтенант, и лейтенант, и младшие авиационные специалисты. Вот еще бежит человек со значком инструктора парашютного спорта. А вот другой, со значком мастера парашютного спорта. Подбегает полковой комиссар, за ним Полина. Полина все такая же, только при виде меня она громко плачет, обнимает меня, целует. Мы с ней присаживаемся на кочку, она рассматривает и ощупывает меня. А тем временем люди, которые подошли к самолету с другой стороны, тоже подбегают к нам. Это не летчики. Они в гражданской одежде. Я вижу пожилого колхозника-эвенка. Все они меня обнимают, целуют, плачут. После всех приходит Валя. Она в это время была занята: выкладывала сигнальное полотнище для самолета, который летал над «Родиной».

Меня хотят поднять на руки и нести к самолёту. Я смотрю на своих новых товарищей ласково, думаю: «Какие чудесные люди», и говорю:

— Ну разве в нашей стране пропадешь! Не захочешь найти самолет «Родина», а найдешь!

Я отказываюсь от их помощи, но охотно отдаю доктору Тихонову свой тюк с обмундированием и, опираясь на палку, иду к самолету.

Подхожу, осматриваю свою кабину. Все в порядке, все приборы целы, даже ни одно стеклышко не полопалось. Хорошо Валя посадила машину. Мне можно было и не прыгать... Сама Валя говорит, что если б я осталась в самолете, то даже не набила бы себе шишки на лбу...

ЛАГЕРЬ САМОЛЕТА «РОДИНА»

Доктор Тихонов открывает свой лазарет прямо на плоскости. Развернул медикаменты, протирает мне ссадины, смазывает иодом. Лейтенант Олянишин разводит кухню, которую он устроил из кислородного аппарата. Я прошу:

— Дайте поесть и как можно больше!

Мне дают кусочек куриного филе, немного бульона и чуточку киселя.

Валя говорит:

— Маринка, а мы все время держим в термосе горячий чай, чтобы тебе не пришлось дожидаться.

Затем она начинает рассказывать о том, как их нашел летчик Сахаров. Я спросила, какого числа это было. Оказывается, третьего.

— Значит, я ошиблась на один день. Мне казалось, что вас нашли четвертого.

— Миша Сахаров увидел нас третьего. Он снизился, развернулся над нашим самолетом и улетел в сторону Комсомольска. Потом снова вернулся посмотреть на нас. На другой день была большая воздушная операция. Ты не можешь себе представить, что нам накидали с воздуха: мешки с теплой одеждой, валенки, резиновые сапоги. А в одном свертке в полушубке я нашла банку с вареньем. Теперь Полина из этого варенья вместе с сухим порошком кисель ва-

рит. Мы хотим ей присвоить звание ученого гастронома. Знаешь, Прасковья Васильевна, оказывается, положила нам еще один мешок с продуктами. Там была копченая грудинка, ветчина и икра. Но икра тебя не дождалась, мы ее съели, Маринка.

Валя говорила, говорила без умолку. А Полина между тем принесла маленькие платочки, на которых было вышито: «Марине». Оказывается, эти изящные платочки сброшены тоже с самолета, они вышиты девушками-хетагуровками в Комсомольске. Мне показали целую кучу маленьких листовок, которые сбрасывали самолеты.

«ОТВАЖНЫМ ЛЕТЧИЦАМ, СЛАВНЫМ ДОЧЕРЯМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РОДИНЫ, НАШ ПЛАМЕННЫЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ПРИВЕТ!

Беспредельно рады, что в результате проявленной о вас заботы партией, правительством и лично великим Сталиным удалось вас обнаружить. Принимаем все меры для оказания вам необходимой помощи, чтобы как можно скорее вас увидеть и горячо пожать ваши крепкие руки.

ДА ЗДРАВСТВУЮТ БЕССТРАШНЫЕ СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИЦЫ, СЛАВНЫЕ ПИТОМИЦЫ ВЕЛИКОГО СТАЛИНА!

ДО СКОРОГО РАДОСТНОГО СВИДАНИЯ!

Штаб г. Комсомольска по розыску самолета «Родина».

3 октября 1938 г.»

На душе становится радостно.

Меня знакомят с людьми, пришедшими нам на по-

мощь. Но их так много, что я не могу сразу запомнить все фамилии. Меня наперебой расспрашивают, видела ли я зверей в тайге? Девушки рассказывают, что [illegible] навещали медведи.

Но доктор Тихонов решает, что слишком много впечатлений для одного дня, и прогоняет меня спать. Одетая во все чистое и сухое, утолив голод, — в первый раз за столько времени, — попив горячего чая, я залезаю внутрь фюзеляжа, ложусь на мягкий шелковый парашют и пытаюсь заснуть. Но как заснуть, когда находишься в таком веселом лагере. Отовсюду раздаются молодые, звонкие голоса. Слышу голос доктора: «Не мешайте ей спать, не смейте лезть в кабину!» Милый доктор!

Но все-таки каждую минуту в отверстие кабины просовывается то одна, то другая голова. Я уже начинаю их различать. Каждая голова спрашивает:

— Ты еще не спишь?

— Мы так и знали, что ты придешь.

А сверху кто-то вторит:

— Здорово, хорошо получилось!

Все это развлекает меня. Сон не идет. Меня глубоко трогает и волнует внимание товарищей, за несколько часов ставших мне близкими друзьями. Я чувствую небывалую теплоту, меня согревает эта трогательная забота.

Доносится вкусный запах жареного. Различаю голос лейтенанта Олянишина, предлагающего всем пристроиться к омлету. Снова веселая возня. Потом начинается серьезный разговор. Кто-то говорит:

— Маринка пришла, завтра тронемся в путь.

Ему отвечает тихий голос:

— Да, но нужно позаботиться о носилках для Маринки. Ей нельзя итти пешком.

Я кричу из фюзеляжа:

— Нет, пойду пешком!

Моментально в кабину свешивается голова доктора:

— Я вам велел спать, и вы обязаны мне подчи-

ниться. Мы вас завтра понесем на носилках, — и голос доктора угасает в темноте.

Потом я слышу, как размещаются ребята. Одни — в кабине, другие — снаружи. Кто-то кричит:

— Я полезу спать в штурманскую рубку!

Тут я с особой нежностью вспоминаю свою штурманскую кабину и думаю: «Как хорошо, что она цела».

Несколько человек ложится спать на бензиновых баках. Мне скучно, я прошу Валю и Полину притти ко мне. Валя ложится рядом со мной, я крепко ее обнимаю. Впервые за столько дней я окружена людьми. Полина устраивается у нас в ногах. Наступает тишина.

Но мне не спится. После свежих ночей в тайге мне душно в кабине, не видно звезд.

Шопотом спрашиваю Валю:

— Ты спишь?

— Нет, не сплю. Как я рада, что ты пришла!

Мы начинаем вполголоса разговаривать. Скоро к нам подползает Полина, которая тоже не может заснуть от избытка чувств. Валя говорит:

— А ты знаешь, Маринка, какие у нас были веселые номера. Вслед за мешками с продуктами, за листовками и письмами к нам свалились с самолетов парашютисты. Сначала двое. Один приземлился поближе к самолету, другой подальше. Полина бежит к тому, который подальше. Это был капитан Полежай. Он совершил к нам 301 парашютный прыжок. Перед тем, как прыгнуть с парашютом, он готовил торжественную речь: «Дорогие товарищи! Выполняя задание партии и правительства, я, капитан Полежай...» и т. д. А наша Полина тоже собиралась встретить его речью; она хотела сказать: «Дорогие товарищи! От имени экипажа самолета «Родина» разрешите поблагодарить...» И вот два капитана встретились на болоте. И, представь себе, никаких речей не получилось. Они сперва растерялись, потом обнялись, потом стали целоваться и... плакать...

Мы смеемся. Полина тоже смеется.

— Ты про меня рассказываешь, — говорит она Вале, — а я вот про тебя расскажу.

— О чем же ты расскажешь, чижик?

— А как ты гостей приглашала. Знаешь, Маринка, спим мы раз ночью, вот так же, как теперь, на парашюте, и слышим: кто-то ходит вокруг самолета и по болоту шлепает. Валя говорит: «Кто-то пришел, наверное, Маринка». Вышла на плоскость и кричит: «Марина!» Никто не отвечает. Но ясно слышно, как кто-то шлепает по болоту. Тогда Валя говорит: «Дорогой товарищ! Пожалуйста, не стесняйтесь, заходите к нам в гости. Мы простые советские летчицы. Мы можем вас даже накормить. Заходите, мы будем вам очень рады». Но гость не заходит, даже перестал шлепать вокруг самолета. Я на всякий случай заряжаю маузер, потом «Вальтер», потом ружье, и все это по очереди подаю из кабины Вале: «Ты приглашай, а на всякий случай возьми оружие». Ну, конечно, с оружием в руках у Вали голос стал другой: «Если вам дорога жизнь, немедленно заходите! Я считаю до трех, если не зайдете, буду стрелять!» Она считает до трех — гость не заходит. Валя стреляет. Если бы ты видела, как перепугался бедный мишка. Он заревел и пустился удирать от нашего самолета.

Снова хохочем. Полина продолжает рассказывать:

— Раньше мы спали роскошно. Сами спим, а форточку открываем, чтобы выветривался запах бензина. Тогда еще у нас в кабине красная лампочка горела в знак того, что бензин кончился. Лампочка эта горела долго, пока не разрядились аккумуляторы. И вот при свете красного огонька мы видим, как кто-то лезет к нам в кабину и при этом очень нежно говорит «мяу-мяу». Показывается голова большой кошки. Валя потянулась на парашюте и сквозь сон ласково сказала: «брысь». А я взялась за оружие. Это оказалась не кошка, а рысь.

— Ну и что ж, — убили?

— Нет, — отвечает Валя, — не убили. Если бы я в

нее стреляла, я бы прострелила приборную доску да еще какой-нибудь прибор. Зачем же портить самолет? Я выстрелила в воздух, и рысь убежала.

Я смеюсь:

— Милая Валя, милый мой летчик, да ведь ты у нас хозяйка!

Мы целуемся и опять смеемся.

Долго еще болтаем. Вдруг Полина вспоминает:

— Да, я забыла Маринке рассказать! Просыпаемся мы ночью и слышим, медведь ревет. А как раз в эту ночь у нас были гости — парашютисты. Я говорю Вале: «Пойдем на плоскость гонять медведей, а то наши гости не привыкли к этой музыке, чего доброго, перепугаются». Вылезли, а медведя нет. Оказалось, просто капитан Полежай храпел на баках.

В темноте мне не видно лиц моих подруг. Но я ясно представляю себе ласково прищуренные Валины глаза и знакомую улыбку Полины.

Под утро заснула Полина. Заснули и мы с Валей, крепко обнявшись. Так прошла моя единственная ночь в лагере самолета «Родина».

ПРОВОДНИК МАКСИМОВ

С рассветом лагерь начал просыпаться. Стараясь не будить меня, ребята тихонько собирали вещи и складывали продовольствие на дорогу. Но я уже проснулась. Попросила, чтобы меня вытащили из кабины наверх. У меня разболелась нога, и доктор не разрешил на нее ступать.

Валя и Полина помогли мне устроиться на борту кабины, и я с интересом наблюдала, как лагерь готовился к отходу.

Капитан Полежай смастерил носилки: он принес из леса две крепкие палки, натянул на них парашютные стропы в виде сетки, а сверху накрыл шелком парашюта. Мужчины делили груз поровну; только четверо, которым предстояло нести носилки, были

свободны от груза. Нас поведут председатель горсовета города Керби Козлов и кербинский фельдшер Кральниченко.

С восходом солнца появились самолеты. Они все еще сбрасывают сверху мешки с продовольствием и теплой одеждой. Куда столько? Нам больше ничего не нужно. Но они все бросают и бросают. Мы знаками пытаемся объяснить летчикам, что самолеты могут улетать, так как мы идем к реке.

Чтобы показать самолету, что Раскова уже пришла, нас троих посадили в кабину, а все остальные стали показывать на нас пальцами. Но летчик не понимал. Он сбросил вымпел с запиской: «Если Расковой нет, станьте двое на правую плоскость; если Раскова пришла, станьте трое на правую плоскость».

Но у меня болит нога, я стать не могу. Тогда комиссар Литвиненко скомандовал быстро очистить правую плоскость. На нее встали Валя, Полина и комиссар Литвиненко. Ему повязали беленький платочек на голову, и так он сошел за Марину Раскову. Все очень смеялись, а летчик понял, что Раскова пришла. Он стал летать очень низко над этой тройкой и приветственно махал Литвиненко, принимая его за меня.

Собрав необходимые вещи и запас продовольствия на два-три дня, ребята начали прибирать самолет. Они очистили плоскости, на которых только что закончила работу кухня Оляништна и Полины, накормившая последним завтраком на самолете «Родина» шестнадцать человек. Доставали капоты, закрывали кабины, чтобы в наш самолет не попал дождь. Когда машина была закрыта по всем правилам аэродромной службы, мы оставили записку: «Экипаж цел, все ушли к реке».

Меня положили на носилки. Их легко подняли на плечи капитан Полежай, полковой комиссар Литвиненко, доктор Тихонов и парашютист-лейтенант Оляништн. Капитан Полежай заявил, что сам понесет свой рюкзак. Я смотрела на маленькую фигуру этого парашютиста, в ней не было никаких внешних при-

знаков физической силы. Я думала: «Разве он донесет носилки. Ведь по болоту итти трудно, сразу устанет».

Самая тяжелая ноша досталась старшему лейтенанту Еремину. Он был нашим спортивным комиссаром и с особой бережностью нес барографы, которые регистрировали беспосадочность нашего перелета. Для того, чтобы барографы не помялись в пути, чтобы ни одна царапина их не повредила, Еремин собрал у кого только мог теплую одежду, бережно укутал в нее барографы, получились довольно увесистые тюки. Даже на привалах Еремин ни на одну минуту не забывал о своем грузе. Он кричал, если кто-нибудь осмеливался облокотиться на его тюк:

— Вы сумасшедший, вы испортите барографы!

Вскоре люди, несшие носилки, стали отставать. Было очень трудно равномерно шагать по кочкам в болоте, с тяжелыми носилками на плечах. Ребята спотыкались, проваливались в воду по колена. Комиссар Литвиненко разрешил всей партии нас не ждать, а итти за проводником Козловым через сопку Юкачи к реке Амгунь. Дойти до Амгуни, оставить там груз и, кто сможет, вернуться к носилкам. Мы разбились на две партии. Носилки сопровождал фельдшер Кральниченко.

Мы немного отстали от всей партии.

Беспощадно палило солнце. Стало жарко. Носилки терли плечи. Комиссар Литвиненко ободрял всех смешными рассказами. Он выкинул лозунг: «Падайте, мокните, а носилки не роняйте». И действительно, моих носилок не уронили ни разу. Даже на привалах их не спускали с плеч до тех пор, пока поблизости не находили сухих кочек. Тогда все садились рядом со мной, закуривали и пили воду из болота. В шутку эту воду мы прозвали компотом, а капитан Полежай упорно называл ее «нарзан». Он так и говорил: «Ну, пойду, нарзанчика попью». Отходил к ближайшему болотцу, ложился животом на кочку и с большим удовольствием пил воду.

На привале отдыхали все, кроме неутомимого капитана Полежая. Я давно уже переменила свое мнение о нем. Вот он снова переделывает носилки. Ему, видите ли, кажется, что эти не совсем для меня удобны. И действительно, он приготовляет шикарные носилки, — не носилки, а карета. Я так их и прозвала каретой Екатерины Великой...

Из лесу, из-под тени пихт, мы снова вышли на залитое солнцем болото. Проваливаясь по колена в воду, ребята вытирают с лица горячий пот.

Так продолжалось целый день. Вдруг над нами пронесся самолет-лодка. Он шел низко. В воду шлепнулся большой мешок. Его достали и притащили. На мешке было написано: «Штурману самолета «Родина» М. Расковой». Когда мешок вскрыли, в нем нашли газету «Сталинский Комсомольск» за 6 октября и много вкусных и сочных яблок. Все ели яблоки, сколько могли. Последние яблоки распихали по карманам и положили мне на носилки; мы двинулись дальше. Литвиненко попросил:

— А ну-ка, Раскова, раскрой газетку и почитай, пока мы тебя несем.

На первой же странице читаю:

> «Летчики гражданского воздушного флота Деркунский, Кирсанов, бортрадист Ситков и механик Федин обнаружили в редком, болотистом лесу, примерно в двадцати километрах от местонахождения «Родины», третьего члена экипажа «Родина» — товарища Раскову. Она стояла на полянке у только что разведенного костра и платком приветствовала летчиков. С самолета ей бросали продукты, которые она сейчас же подобрала...»
>
> «...Летчик Деркунский, обнаруживший Раскову, сообщает следующее: «После того как я сбросил Расковой питание и указал ей путь к самолету «Родина», она вскоре же направилась в северо-западном направлении...»

Меня и моих товарищей удивляет эта информация. Как обидно, что я на самом деле не получила в тайге этой прекрасной посылки [1].

На следующих полосах газеты подробнейшим образом описывались все воздушные операции над самолетом «Родина» в тайге. Сколько хлопот мы доставили всей стране и товарищу Сталину... Я читала, и на душе было как-то особенно легко и тепло от той колоссальной заботы, которую мы испытали на себе. Особенно радостно было сознавать, что вся эта забота, все розыски вдохновлялись и руководились товарищем Сталиным.

---

[1] В последние дни, когда эта книга была уже написана, стали известны некоторые подробности поисков экипажа «Родина».

Долгое время оставался загадочным вопрос: кто же был человек, которому летчик Деркунский сбросил свои ящики? Недавно я получила из Комсомольска письмо, напечатанное в газете «Сталинский Комсомольск» от 16 февраля 1939 года. Автор письма, колхозник села Кондон, Комсомольского района Федор Иванович Самар, сообщает, что 2 октября прошлого года он по своей инициативе отправился в тайгу на розыски экипажа самолета «Родина». Он ходил по тайге пять дней. «В один из этих дней,—рассказывает Ф. И. Самар, я на середине мари развел костер. На костер набросал травы, чтобы вызвать больше дыма. Дым стал высоко подниматься над тайгой. На этот дым прилетел самолет. Я стал давать знаки летчику. С самолета сбросили ящик. В этом ящике обнаружил консервы, масло, сыр, икру, конфекты, шоколад, печенье, спички и ножичек. Дав надо мной круг, самолет ушел в сторону. Вскоре прилетел второй самолет, с которого сбросили еще один ящик с продуктами. И этот самолет сделал несколько кругов над костром. Через несколько времени надо мной пролетел третий самолет. Он летел так низко, что я чуть не упал от сильного ветра, пронесшегося над марью»...

Теперь ясно, что летчик Деркунский принял блуждающего в тайге колхозника за Раскову и ему сбросил продукты, которые предназначались мне.

Интереснее всего повод, по которому Ф. И. Самар пишет свое письмо. Когда он вернулся в свой колхоз, правление колхоза отказалось оплатить ему дни, в течение которых он разыскивал нас в тайге... Теперь, конечно, эта оплошность исправлена.

Мы приближались к лесу. С носилок мне было видно, как постепенно на горизонте скрывались очертания самолета «Родина». Вот уже и совсем его не видать.

За дальней грядой сопок, по которым я блуждала, виднелось зарево. Я спросила у Литвиненко, что это за пожар.

— Да это ваш костер, на котором вы грибы жарили.

На опушке леса сделали привал. Как пронести носилки через заросли? Каждый наперебой предлагал перенести меня на руках, как носят раненых, но я заявила, что пойду сама. Мне решительно ответили, что тут моя власть кончилась, — с посадкой самолета штурманские обязанности с меня слагаются, и я должна только лежать и подчиняться. Комиссар Литвиненко не соглашался также, чтобы меня нес кто-нибудь один, — на болоте легко оступиться и упасть. В это время подошел наш проводник Кральниченко и объявил, что из тайги подходит большая наземная партия, ее ведет проводник Максимов, тот самый колхозник-эвенк, с которым я вчера встретилась у самолета «Родина». Максимов — здешний старожил и прекрасно знает тайгу. Вся его жизнь прошла в Кербинской тайге, у берегов Амгуни. Утром, когда мы еще спали, Максимов ушел к реке, подогнал туда маленькие лодочки, обеспечил все для переправы, а две лодочки подтянул по протоке поближе, чтобы не нужно было нести меня через высокую сопку Юкачи. Он собрал еще местных жителей, и все они идут нам навстречу.

Вскоре к нам подошла группа колхозников. Окружили нас кольцом, с любопытством рассматривали меня. Я спросила:

— Что ж, Максимов, обратно вернулся?

Максимов спокойно объяснил, что он только сбегал к речке подогнать лодочки.

Вот так «сбегал»! Мы здесь с трудом пробираемся, а он это расстояние проходит уже в четвертый

раз. Узнав причину нашей задержки, колхозники предложили: «Пусть четверо несут носилки, а четверо идут рядом для подмены. Тогда можно не делать привалов». Переговорив между собою на родном эвенкском языке, они отправили несколько человек с топорами вперед — прорубать в тайге дорогу такой ширины, чтобы пронести носилки. Каждый сук, мешавший носилкам, обрубался, дорога была свободна.

Олянишин как-то оступился и погрузился в воду почти по пояс. Ловкий колхозник немедленно подставил свое плечо под край носилок, на ходу заменив Олянишина. Олянишин быстро выкарабкался из воды и поспешил за нами.

Как только одна четверка уставала, моментально на ходу ее сменяла другая. Удивительный народ! Лежа на носилках, я наблюдала за ними. Вот они, обыкновенные советские люди, совершают подлинно героический подвиг, и ради кого? Ради такого же простого советского человека, которого они никогда в жизни не знали, с которым никогда не были знакомы, но которому пришли на помощь сразу же, как только он оказался в беде.

Мы проходили по замечательно красивым местам. Это была уже не такая густо заросшая тайга, как та, по которой я бродила одна. Вот появилась тропа, первая увиденная мною в тайге. Она ведет к реке мимо маленького, очень красивого озерка бирюзового цвета, окруженного березками. Озеро казалось чудесным, сказочным. Над ним возвышалась сопка, покрытая белыми березами и золотыми пихтами.

Охотничья тропа вела нас к протоке. Между высокими берегами, покрытыми лесом, текла быстрая горная речка. Меня сняли с носилок и очень осторожно по крутому берегу спустили к стоявшим на воде двум маленьким лодочкам-оморочкам. Эти лодочки вызвали у меня воспоминания о море. Я вспомнила байдарку, на которой когда-то, отдыхая на юге, уплывала далеко в море с моей маленькой дочуркой Таней. Но байдарка делается из материи, хорошо окрашенной и

засмоленной, а эта лодочка была сделана из березовой коры. Делают их так. Берется береза, в которой древесина вся сгнила, прорезается щель по длине ствола, потом оттуда вытряхивают всю прогнившую древесину. В эту щель вставляют деревянный обруч, а концы ствола складываются и загибаются кверху. Таким образом цельная кора березы превращается в непроницаемое суденышко, очень хорошо приспособленное для плавания по мелкой порожистой реке.

Усадили меня в лодку. Со мной сели Максимов и доктор Тихонов, в другую лодку сел молодой проводник и с ним комиссар Литвиненко, остальная же партия отправилась пешком вдоль берега через сопку Юкачи.

Мы поплыли на своих оморочках по быстротечной реке. Узкая, стремительная речка с шумом текла между высокими гористыми берегами, покрытыми лесом. Местами вековые деревья свисали над водой, и казалось, вот-вот они упадут и поплывут за нами. Речка была очень извилистой, течение сильное, но Максимов и его товарищи искусно справлялись с ним. Они плыли и все время перекликались на своем родном языке. Глядя на берег, я удивлялась, с какой быстротой несет нас вода: мне никогда не доводилось плавать по рекам с таким быстрым течением. Литвиненко сказал, что эта река течет со скоростью до пятнадцати метров в секунду.

Обогнув по протоке сопку Юкачи, мы вышли в красивую реку Амгунь. Здесь увидели, что прямо над рекой летит большой, тяжелый самолет. Очевидно, самолеты продолжают наблюдать за нашим передвижением. При виде лодочек тяжелый корабль выпустил белую ракету; значит, он нас видит.

По такой же быстрой, но широкой реке Амгуни мы перебрались на противоположный низкий берег и удивились, что обогнали пешую партию.

Расположились на каменистом пляже. Доктор вытащил из кармана банку с паштетом и принялся меня кормить.

Надвигалась темнота.

Я начала беспокоиться, как бы мои подруги не заночевали на сопке. Вдруг в густом лесу, на той стороне Амгуни, раздался выстрел. Максимов в оморочке, а другой колхозник в бате отправились на ту сторону к сопке Юкачи, чтобы перевезти через реку наших товарищей. С веселыми песнями стали рассаживаться ребята в бат и оморочку. Несколько раз лодка возвращалась туда и обратно. В сумерках по реке разносились веселые голоса, песни и смех. Все шутили, что штурман, хотя и на носилках, очутился на берегу раньше других. Я заявила, что этим я обязана флагштурману реки Амгуни Максимову. Всем очень понравилось это прозвище, и Максимова стали называть флагштурманом реки Амгуни.

Сидя на берегу и дожидаясь своих подруг, я заметила двух женщин. Они подошли ко мне и стали расспрашивать, не с самолета ли я «Родина» и как я ходила по тайге. Я им рассказала о нашем перелете, о том, как товарищ Сталин послал на розыски десятки самолетов и массу людей.

Подошел Литвиненко и рассказал мне, что эти две женщины отдали нам свой бат, чтобы утром мы могли выехать в Керби. Они вместе с одним спутником поднимались по реке Амгуни в пункт Дуки, — везли туда соль и спички. Одна из них оказалась метеорологом станции Дуки. Каждый день по проводам она сообщает из Дуков в Керби и в Комсомольск, какая погода в этом горном районе. Другая женщина, старушка, была мать ее мужа. Остановившись на низком берегу для ночлега, они слышали от Максимова, что сюда идут летчицы самолета «Родина» и с ними парашютисты и летчики, которые их нашли, что народу много, а оморочек только три и до Керби придется ехать целый день. И вот, чтобы нам было удобней, две женщины из далекой тайги предложили сгрузить соль и спички на берег и отдали свой бат, сами же решили остаться на берегу, ожидать его возвращения. А ведь бат проплывет об-

ратно, против течения, не меньше четырех-пяти дней.

Я спросила, как они останутся здесь в тайге.

— Ничего, — ответила женщина-метеоролог, — у нас с собой одеяла, брезент, чайник, продукты, мы не пропадем, а вот вам нужно ехать скорее.

Я с восхищением смотрела на этих двух простых советских женщин, отдавших незнакомым людям свой бат.

Наши новые друзья предложили нам оглушенную ими в реке Амгуни прекрасную, большую кету. Неугомонный доктор заявил, что не может допустить, чтобы мы ели рыбу, неизвестно когда пойманную. Он не видел, когда ее убивали. Может быть, рыба тухлая. Но весь лагерь хором стал требовать рыбы. Доктора заставили исследовать кету, обнюхать ее со всех сторон, и лишь после этого он сам громогласно заявил:

— Из этой кеты выйдет замечательная уха.

Полина, доктор и Олянишин распотрошили рыбу, зачерпнули в котелок воды из Амгуни, кинули в котелок горсть соли, и все уселись вокруг костра.

Темнеет. Кто греется, кто сушит промокшую обувь. Ждем, когда сварится уха.

С нами у костра и две женщины с бата, и проводники, и Максимов. Уже совсем темно. На небе взошла луна. По быстрой воде Амгуни ложатся лунные дорожки, сзади за рекой — фантастическая сопка Юкачи, покрытая лесом. А мы на низком бережку; сзади за нами — густой еловый лес.

Пока варится уха, Литвиненко готовит ночлег для нашего лагеря. Мужчины уходят в лес и тащат оттуда еловые ветви. Ветви укладываются в ряд с одной стороны костра. Это будет общая постель всего нашего «гарнизона». Решили, что спать будем все рядом, — так теплее. Литвиненко распоряжается поддерживать костер всю ночь. Из лесу прозапас притаскивают целые деревья.

Лейтенант Олянишин громко восклицает:

— Последняя проба ухи!

Он берет ложку, торжественно, при общем молчании, пробует уху и заявляет, что обед готов.

Наливают уху. Кому в кружку, кому в стаканчик от термоса, кому в стаканчик от фляжки. Вытаскивают из котелка душистые разваренные куски кеты и, обжигаясь, торопливо едят, чтобы поскорее освободить посуду для товарищей. Это — первая настоящая горячая трапеза экипажа самолета «Родина» и всего нашего десанта. Уха бесподобна. Я десять суток не пробовала соли. С большим удовольствием смакую и глотаю слегка пересоленную уху.

Все веселы, по телу приятно расходится тепло.

Вот подошедший, наконец, к костру хлопотливый Литвиненко получает свою порцию. Он присаживается и говорит:

— Ах, кто придумал эту уху? До чего вкусна!

Закипает и второй котелок. К нему присаживаются наши проводники. С ними едят наши новые приятельницы из Дуков. Пир идет во-всю. Когда кончается уха, открываются банки с консервированным сгущенным молоком, и получается недурной дессерт. Мы уже ложимся спать, а Олянишин еще долго угощает проводников шоколадом и галетами.

Проводники уходят ночевать на опушку леса. Там загорается второй костер. Ложимся все в ряд. В темноте слышу тихий женский голос:

— Не ложитесь так. Возьмите наше ватное одеяло. У вас ведь ноги больные.

Это говорит женщина-метеоролог. Она отдает мне свое теплое ватное одеяло. Его расстилают поверх ветвей, и на нем умещаются Валя, Полина, я и лейтенант Олянишин, который был легче всех одет. Очень утомленные, все быстро засыпают. У костра остаются дежурные. Метеоролог из Дуков пошла к реке, набрала полный чайник прозрачной амгуньской воды и ловко приспособила его над костром. Вода закипела. Дежурные у костра пили горячий чай.

Мне в эту ночь не спалось: болела нога. Я лежала и наблюдала феерическую картину вокруг себя. Все

мне казалось сказочным и заманчивым: и костер, и Амгунь, и луна. Ветер разметывал искры от костра в разные стороны. А метеоролог из Дуков, глядя, как меняется ветер, тихо говорила:

— Погода будет ухудшаться...

Долго не засыпал и Литвиненко. Он все следил, чтобы костер не поджег ноги спящим товарищам и чтобы огонь не подобрался к еловым ветвям, на которых мы спим. Дежурные говорили:

— Товарищ комиссар, ложитесь спать, ведь рано утром опять в путь.

Но Литвиненко улегся только тогда, когда окончательно убедился, что все на местах и дров хватит на всю ночь.

Наступила полная тишина. У костра тихо разговаривали двое дежурных. Они вспоминали переход по болоту к реке Амгуни.

Вдруг в темноте появилась новая фигура. Я приподнялась, чтобы посмотреть, кто это. Оказывается, это бродит капитан Полежай. Заметив, что я приподнялась и не сплю, Полежай подошел, поправил одеяло, на котором я лежала, и говорит:

— Отчего вы не спите?

— Не спится, ноги болят. Присядьте, побеседуем.

Он сел тут же на ветвях и сразу начал говорить. Очевидно, у него накопилось очень много мыслей, которыми обязательно нужно было с кем-то поделиться. Он начал так:

— Вы не можете себе представить, какую колоссальную пользу извлек я из этой десантной операции.

Я удивилась его деловому образу мыслей в такую замечательную ночь. А Полежай продолжал:

— Когда мы решали тактические задачи в своей части, мы подходили к задаче так: брали десанты, перебрасывали их по сопкам, болотам, — просто перекидывали с одного места на другое. Теперь я вижу, что настоящие десантные операции в тайге так делать нельзя. Я определил, что десант не может в

тайге подвигаться более чем на один километр в час. Я вкусил настоящей тайги. Теперь, вернувшись в свою часть, я уже буду знать, как мне готовить свой десант, чтобы в случае надобности он мог работать в тайге.

Я поразилась, какие интересные выводы делает капитан Полежай из розысков нашего экипажа. А он не умолкал:

— Теперь меня занимает еще один вопрос. Я хочу его разрешить. Как можно с воздуха, с самолета, поднять человека из тайги, чтобы не бросать к нему десанта? Как бы его подцепить и забрать на самолет, не приземляясь? Когда вернусь в часть, обязательно предложу, чтобы все думали над этим, — как забрать парашютиста обратно на самолет.

Начала немного дремать. Проснулся Литвиненко, еще раз осмотрел дежурных, сменил их и приказал капитану Полежаю спать. Капитан послушно лег, а Литвиненко стал ходить у костра. Потом он подошел ко мне, спросил, почему я не сплю, и говорит:

— Какой чудесный старик! Я все время о нем думаю.

Спрашиваю:

— О ком вы?

— О Максимове, который вас вез на оморочке. Он техник связи из пункта Нелань.

Мы стали говорить о народах Малого Севера, о порабощении и угнетении, которые испытывали они до революции. Литвиненко рассказал мне об интервенции японцев в этом районе, о партизанской войне, о том, как женщины и старики-партизаны уносили и прятали в тайге золото, чтобы оно не досталось японцам. Я спросила:

— Что, Максимов давно живет здесь?

Литвиненко рассказал, что Максимов до прихода сюда красных жил не на Амгуни, а далеко от берега, в глухой тайге. Он был участником замечательного героического похода партизан, когда они гнали японцев через тайгу, через Амур.

Я узнала, что в поисках экипажа «Родины» участвовало почти все население Кербинского района. В Кербинский горсовет пришли шесть бригад охотников-эвенков, выразивших желание отправиться на наши розыски. Охотников снабдили всем необходимым, для каждой бригады составили маршрут. Эвенки вышли в тайгу.

Четыре дня пробирались они через болота, мари и буреломы. Они прошли огромную территорию бассейна реки Амгуни. К 1 октября остался необследованным только район сопки Юкачи. Сюда и решили отправиться председатель Кербинского горсовета Козлов, сотрудник райотдела НКВД Трифонов и комсомолец фельдшер Кральниченко. Проводником был Николай Максимович Максимов. Энергичный, бодрый старик еще до того исходил все места, где, по его мнению, самолет мог совершить посадку.

Николай Максимович только что вернулся усталый с поисков, когда ему сообщили, что его берут проводником. Он сразу ожил, немедленно стал проверять, все ли припасено и подготовлено для экспедиции, стал намечать варианты поисков.

1 октября группа Козлова вместе с Максимовым отправилась из Керби на катере. До Каменки дошли хорошо, но дальше катера никогда не ходили. Тут Николай Максимович решил доказать, что вверх по реке можно продвинуться еще километров на пятьдесят. Это удалось. И только, когда речные перекаты окончательно преградили путь катеру, Максимов пересадил всех в оморочки.

Чтобы сократить путь, Николай Максимович направил оморочки в протоку. Но, пройдя несколько километров, участники экспедиции стали с тревогой замечать, что протока все больше и больше мелеет. Вскоре стало ясно, что дальше двигаться по ней невозможно. Максимов предложил перетащить оморочки на себе. До Амгуни оставалось не менее четырех километров, но Максимов не дал людям даже подумать. Он первый вытащил из воды оморочку, при-

крепил к ней веревку и потащил. Его примеру последовали все остальные.

Добравшись до реки, решили передохнуть. Максимов не терял ни минуты. Пока другие отдыхали, он осмотрел оморочки и спустил их на воду.

До сопки оставалось еще двадцать километров. Шли всю ночь, и, уже окончательно выбившись из сил, остановились на привал. Максимов развел костер, подвесил котелок. На этот раз Максимов не выдержал и заснул, но все же поднялся раньше всех. Солнце уже взошло. Максимов, недовольный тем, что долго спали, категорически возражал против чаепития. Пришлось уступить старику.

Они достигли подножья сопки Юкачи. Подтягиваясь от одного дерева к другому, стали карабкаться на вершину сопки. Впереди шел Николай Максимович. Долго и пристально обозревал он местность с высоты сопки, внимательно изучал каждое пятно на расстилающейся впереди огромной мари. Вся надежда была на эту марь. Он почему-то был уверен, что «Родина» находится именно здесь. Но самолета не было видно.

Кто-то из участников экспедиции выстрелил, подождал и выстрелил еще раз. Все с напряжением слушали. Когда смолкло далекое эхо, услышали три ответных выстрела.

Максимов мгновенно преобразился. Радостно вскрикнув, он пошел на выстрелы. Все поспешили за ним.

Прошли еще километра четыре. Максимов поднялся на небольшую возвышенность и вдруг, подняв руки, возбужденно закричал:

— Самолет!.. Здесь самолет!

Кругом кочки и вода. Вымокшие по пояс, едва переводя дыхание, бежали вслед за проводником участники экспедиции.

Опередивший всех Николай Максимович первым принял в свои объятия Валю и Полину. Долго пришлось убеждать его, чтобы он переоделся в сухую

одежду. Он очень взволновался, когда узнал, что летчиц только две, а третья где-то бродит одна в тайге. Настаивал, чтобы сейчас же отправиться на розыски. Но была ночь, а на следующий день я пришла сама...

НА ПЕРЕКАТАХ АМГУНИ

Литвиненко кончил свой рассказ. Взволнованная, долго еще я не спала в эту чудесную ночь и думала о замечательных людях моей страны. Вот — глухой, далекий край. Какой чудесный народ живет здесь. Как мало еще мы знаем своих людей, как мало о них рассказывают... Отрадно было думать о Максимове, о Литвиненко, о Полежае. Они были мне, как родные, как будто всю жизнь знала и любила их.

Под утро я заснула. Когда начало рассветать, лейтенант Олянишин уже готовил завтрак. Лагерь быстро поднимался. Все поели и погрузились на оморочки и бат. Полина, Валя и я ехали в оморочках. Со мной ехал доктор Тихонов, а оморочку вел опять Максимов. С Полиной в оморочке, кроме проводника, плыл комиссар Литвиненко, с Валей — председатель Кербинского горсовета Козлов. Остальные погрузились на бат.

Было еще холодно, еще иней виднелся на сопке Юкачи. Мы тронулись в путь. На берегу остались две женщины и их спутник. Быстрое течение Амгуни подхватило нас и понесло вдоль красивых берегов. Полина непрерывно что-то насвистывала, Валя пела. Трудно было оторваться от замечательных пейзажей, окружавших нас. Валя предложила:

— Обязательно, Маринка, надо в отпуск приехать сюда. Как хорошо здесь!

Я спросила Максимова, почему он жил раньше в тайге, а не у реки. Максимов ответил:

— Чтобы царь не знал, что я там живу.

Эвенк Максимов, свободный житель тайги, не хотел иметь дела с царским правительством. Он пред-

почитал жить один, далеко от властей, в глухой тайге, среди зверей. Эвенки тогда боялись русских, они видели в них хищников-поработителей. Только при советской власти Максимов пришел на реку, к людям...

Амгунь становилась все извилистее. Местами очень сильное течение перекатывалось через реку от одного берега к другому. Оно было быстрое, почти как водопад. Иногда казалось, вот-вот наши маленькие оморочки, у которых от борта до воды оставалось около двух пальцев, перевернутся, и все мы пойдем ко дну. Но Максимов задерживался на перекатах, поджидал остальные оморочки и бат, а затем ловко входил в быстрое течение. Поток подхватывал оморочки, швырял их в сторону, потом в другую, но выбрасывал именно туда, куда нужно было Максимову. Ни одна оморочка не перевернулась. На многих перекатах в воде видны были поваленные бурей деревья. Они лежали на дне Амгуни, и только коряги торчали из-под воды. Эти деревья Максимов знал все до одного и обходил их, успевая при этом еще предупредить товарищей с других оморочек о возможной опасности.

Вдруг лодка Полины получила пробоину. Очевидно, лодка ударилась о подводную корягу. Оморочка начала наполняться водой. Об этом быстро крикнули Максимову. Он подвел все оморочки к крутому берегу, где была только узкая полоска каменистого пляжа. Мы вылезли на берег, начали закусывать шоколадом и галетами. А Максимов, вынув откуда-то маленький сверточек с березовой смолой, начал тут же разогревать ее на огне. Вытащил из воды оморочку и искусно заделал пробоину смолой. Оморочку снова опустили в воду и тронулись. Я дала Максимову плитку шоколада и галеты.

— Подкрепитесь, Максимов, потом поедем.

— Ничего, я дорогой поем.

На оморочке два весла. Гребут почти так же, как на байдарке. Байдарочным веслом я владею хорошо.

Попросила разрешить мне помогать грести. Но Максимов никак не соглашался:

— Отдыхайте, не нужно!

Однако, когда Максимов начинал уставать, я брала весло и помогала ему грести там, где не было сильного течения.

Устраивали гонки. Обгоняли друг друга, и все-таки мы с Максимовым вырвались вперед. С отставших лодок были слышны голоса Вали и Полины. Они кричали:

— Все правильно! Флагштурман «Родины» и флагштурман Амгуни возглавляют шествие!

Мы весело двигались целый день. Когда приближался вечер, над рекой показался самолет. Он разыскивал экипаж «Родины». В бате наши ребята бодро налегали на весла и громко пели. Обычно безлюдная, тихая река Амгунь оглашалась криками и пением, прибаутками. Часто над нашими головами взлетали стаи уток. Все жалели, что нельзя заняться охотой. Вот бы убить пару уточек и устроить из них ужин...

До наступления темноты оставалось уже немного, когда наши оморочки подошли к катеру. Он стоял, пришвартованный прямо к берегу.

Мы перешли на катер. Максимов же остался на берегу. Он утирал рукой слезы. Когда наш катер отходил, он сказал командиру:

— Смотрите, везите их так же хорошо, как я.

Мы долго махали Максимову. Долго глядел нам вслед маленький славный старик. Теперь он трое суток будет перегонять свою флотилию обратно к тому месту, откуда мы вышли сегодня утром.

Новые наши товарищи — команда катера «Дальневосточник» — обладали не меньшей ловкостью и не меньшим желанием как можно скорее доставить нас в Керби.

Впервые катер заходил так высоко вверх по Амгуни. «Дальневосточник» часто садился на мель. Тогда матросы, не считаясь с холодом, кидались в воду и вплавь находили глубокие места. Баграми сталки-

вали катер с мели и плыли дальше. В одном месте на повороте реки перекат был настолько сильный, а течение такое быстрое, что катеру грозило стукнуться о берег и разбиться в щепки. Мы не понимали, что происходит, но увидели, как самый молодой из команды «Дальневосточник» пересел в деревянный бат, шедший подле катера, и быстро переправился на этом бате на берег. Здесь он прикрепил к дереву конец и, придерживая им наш катер, не давал ему быстро нестись по течению. Но вдруг дерево обломилось, и катер с необыкновенной силой рванулся вперед. Однако смельчак попрежнему не выпускал из рук конца. Его волокло по берегу следом за катером. С волнением мы смотрели на берег, где храбрый парень продолжал непосильную борьбу с бурным потоком. С катера бросился в воду высокий матрос. Он быстро очутился на берегу и помог закрепить конец за другое дерево. Катер рвануло, но он уже сопротивлялся потоку и остался цел.

Развернувшись в более тихой воде, мы поджидали двух смельчаков, пробиравшихся к нам на маленькой деревянной лодочке через трудные перекаты и пороги...

На катере «Дальневосточник» мы составили телеграммы товарищу Сталину и правительству. Спустились все трое в кубрик. Полина предложила свой текст, а мы с Валей внесли несколько поправок. Как только мы прибыли в Керби, телеграммы были тотчас же переданы в Москву. Мы писали:

«МОСКВА, КРЕМЛЬ

тов. СТАЛИНУ.

С Вашим именем в сердцах мы, дочери великой социалистической родины, пролетели без посадки сквозь облачность, туманы, обледенения и ночь от Москвы—сердца необъятной родины, до берегов Амура. На болоте, в тайге, среди сопок мы были не одинокими—с на-

ми весь наш многомиллионный народ, партия и Вы, товарищ Сталин. За отцовскую заботу спасибо.

Гризодубова, Осипенко, Раскова».

«МОСКВА, КРЕМЛЬ

т.т. СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ, КАГАНОВИЧУ, ВОРОШИЛОВУ, МИКОЯНУ, КАЛИНИНУ, ЖДАНОВУ, АНДРЕЕВУ.

Ваше задание выполнено. Беспосадочный перелет Москва — Дальний Восток совершен на самолете «Родина» за 26 часов 29 минут. Посадка произведена на болотистое поле у реки Амгунь в ненаселенной местности. Экипаж здоров, материальная часть в исправности.

От всего сердца благодарим за вашу сталинскую заботу и помощь, оказанную нам.

Готовы выполнить любое задание партии и правительства.

Гризодубова, Осипенко, Раскова».

К Керби подходили глубокой ночью. Каково же было наше изумление, когда, поднявшись в поселок, мы увидели, что все население дожидается нас на улице. В темноте был устроен короткий митинг, и мы отправились на ночлег. Когда нас ввели в маленький, аккуратный домик, мы поразились. Для нас была приготовлена большая, хорошо освещенная комната. Постели покрыты белоснежным бельем, все убрано кружевами, цветами. Нам объяснили, что это все сделали девушки-хетагуровки. Впервые за долгое время мы очутились под крышей, в настоящем доме.

Валя и Полина ушли в баню. Вернувшись оттуда, рассказали, что баня замечательная, вся убра-

на цветами, и что там их поили холодным квасом.

У меня болели ноги. Я лежала. Две девушки-хетагуровки пришли ко мне, стали расспрашивать и тут же рассказали о себе: как они приехали сюда по призыву Вали Хетагуровой, как беспокоились родители, когда они уезжали из дому, отговаривали ехать в этот далекий край, и как им здесь понравилось. Вышли замуж за замечательных людей, таких же энтузиастов, как они. У одной из них теперь ребенок, и она очень счастлива. Она любит Керби и весь этот прекрасный Дальневосточный край.

Они говорили быстро, перебивая друг друга, торопясь высказаться. Так разговаривают близкие родные, которые встретились ненадолго после продолжительной разлуки. Я чувствовала себя, как дома. Пришла еще одна хетагуровка и принесла мне вкусный ужин. Пришел доктор Тихонов и заявил, что нужно сделать мне ванну для ног. Моментально нашли ванну, принесли горячую воду, и милый доктор был очень доволен, что его пациентка начинает принимать настоящие процедуры по всем правилам медицинской науки.

Впервые за эти дни я заснула на мягкой, чистой постели.

Наутро нам сообщили, что в Москве у прямого провода нас ждут родные. С большим волнением и страхом мы шли на телеграф. Но здесь мы узнали, что и мамы наши, и дети живы и здоровы. Я не слышу голоса, но прямой провод отвечает на все вопросы. К прямому проводу подходит моя дочка. Она говорит, что я обязана написать для «Пионерской правды» статью о том, как я жила в тайге.

— Хорошо, напишу, обязательно напишу.

Как только мы вернулись домой, нам сообщили, что получена телеграмма от товарища Сталина и от товарища Молотова. Мы просим принести ее. Нам приносят. Торопим Валю, нам кажется, что она слишком медленно раскрывает телеграмму. Валя читает вслух:

«КЕРБИ.

ЭКИПАЖУ САМОЛЕТА «РОДИНА»

т.т. В. ГРИЗОДУБОВОЙ, П. ОСИПЕНКО, М. РАСКОВОЙ.

Горячо поздравляем вас с успешным и замечательным завершением беспосадочного перелета Москва—Дальний Восток.

Ваш героический перелет, покрывший по маршруту 6 450 километров, а по прямой — 5 947 километров в течение 26 часов 29 минут является международным женским рекордом как по прямой, так и по ломаной линии.

Ваша отвага, хладнокровие и высокое летное мастерство, проявленные в труднейших условиях пути и посадки, вызывают восхищение всего советского народа.

Гордимся вами и от всей души жмем ваши руки.

По поручению ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР

И. СТАЛИН
В. МОЛОТОВ».

Не верится: неужели действительно эта телеграмма прислана нам? Ведь мы доставили товарищу Сталину и товарищу Молотову столько огорчений и хлопот... А они называют наш перелет героическим и пишут, что от всей души жмут нам руки. Неужели мы этого заслужили?

Нетерпеливо выхватываем друг у друга телеграмму. Каждая хочет своими глазами увидеть эти дорогие строки, прочитать родные, любимые имена.

Все трое жалеем, что нельзя сию же минуту снова стартовать со Щелковского аэродрома. Наверное, те-

перь у нас не оборвалась бы радиосвязь и мы бы долетели, куда угодно, даже без горючего.

Валя крепко обнимает и целует нас обеих, и мы, счастливые, взволнованные, поздравляем друг друга.

Пришли кербинские работники и пригласили нас пообедать вместе с ними. За столом, наконец, сбылся один из моих снов в тайге. В одну из холодных ночей, когда мои шоколадные запасы уже совсем подходили к концу, мне приснилось, что я ем селедку с вареной картошкой. Картошка была горячая, и от нее шел пар. В кербинской столовой я увидела на столе горячую картошку, от которой шел пар, и селедку с луком, — ту самую селедку, о которой я мечтала в тайге. Даже доктор Тихонов, который ни на одну минуту не отходил от меня и все время следил, чтобы я не съела чего-нибудь лишнего, не удержался и разрешил мне поесть селедки.

На прощальном митинге в Керби выступала Полина. Нас проводили на тот же катер «Дальневосточник». Провожали заботливо, ласково, как родных.

Катер двинулся в путь. Он должен был пройти всю Амгунь и в ее устье подойти к трем катерам, которые уже вышли за нами из Комсомольска.

После Керби наш катер невозможно было узнать. Верхнюю палубу убрали коврами, рубки заново обили красивой шерстяной тканью. Теперь на катере были шелковые занавески, мягкие, удобные постели.

К нашему катеру прикоснулись заботливые руки хетагуровок из Керби.

Мы двинулись вниз по Амгуни. Больше всех беспокоился доктор Тихонов: что мы будем есть? На каждом привале, на каждой маленькой остановке он выскакивал доставать что-то: то ему нужен был какой-то экстракт, то срочно требовалась курица, то он придумывал какие-то грелки, то горячие ванны. «Дальневосточник» превратился в пловучий институт физических методов лечения.

Удивительно широк и могуч Амур, особенно там, где в него впадает Амгунь. Совсем не видно берегов.

Кажется, что «Дальневосточник» вышел в море. Сидим на палубе и любуемся открывшимся водным простором. Вдруг видим впереди на рейде три катера, празднично украшенные флагами. «Дальневосточник» быстро подходит к катерам, теперь на каждом из катеров различаем приветственные лозунги и портреты: на одном — Вали, на другом — Полины, на третьем — мой. Мы волнуемся, знаем, что на одном из катеров — представители комиссии по розыскам нашего самолета. Эти катера перевезут нас в Комсомольск. «Дальневосточник» медленно подходит к флотилии. Оттуда кричат «ура». На одном из катеров мы видим корреспондентов «Правды» и «Известий». Они тоже кричат «ура», машут и тут же, хотя нас с ними разделяет вода, требуют интервью.

Горячо прощаемся с чудесными товарищами, с которыми прошли длинный путь по Амгуни. Грустно с ними расставаться.

Пересаживаемся на катер «Марти». Это уже совсем комфортабельный катер, небольшое морское судно, с прекрасно оборудованными удобными каютами. Отходим от устья Амгуни, поднимаемся вверх против течения по Амуру, а катер «Дальневосточник», отдав последний салют, уходит вниз на Николаевск. Вряд ли «Дальневосточнику» удастся в этом году подняться к Керби. Через несколько дней Амгунь в районе Керби замерзнет, и, вероятно, ему придется остаться в Николаевске на Амуре.

За поворотом Амура, за большой величественной сопкой, видим в последний раз «Дальневосточник». Он скрывается, оставляя за собой на воде бурный след.

Мы спускаемся в каюту и располагаемся здесь на мягких, уютных диванах. Повара приносят нам удивительно вкусный обед. Доктор Тихонов мрачно по-

глядывает на недозволенные блюда: ох, уж завтра он заберет этих поваров в свои руки.

Вместе с нами на катере спортивный комиссар Миша Еремин со своими барографами. Он разыскал патефон и заводит утесовские пластинки. После обеда поднимаемся на палубу полюбоваться Амуром. Два других катера идут рядом с нами. Первое, что бросается в глаза, — соседний катер сильно накренился на левый борт: кажется, что вот-вот вода поравняется с палубой. Это плывущие на катере корреспонденты газет столпились на одном борту. Они машут нам и требуют, чтобы их пересадили на наш катер. Капитан «Марти» возражает:

— Они потопят судно, их слишком много.

Все же на первой остановке корреспонденты отправляют телеграммы с пометкой: «Борт «Марти»...

Совершив это невинное преступление, несколько наиболее предприимчивых корреспондентов проникают на наш катер и жестоко мстят нам за долгие дни, в течение которых они ехали нам навстречу. Мы покорно и добросовестно по очереди удовлетворяем любознательность представителей прессы.

На каждой пристани нас встречают местные жители. Там, где есть военный гарнизон, навстречу выходят части с музыкой. Вдруг справа нас обгоняет военный корабль. Весь экипаж этого корабля выстроен на верхней палубе. Нам салютуют и флажками передают привет.

К Комсомольску подходим в темноте. Меня вывели на верхнюю палубу. Ночью Амур кажется еще более широким и мощным. Волны, как на море. Сильный ветер, грозное небо. А впереди, за сопкой, огни. Мы давно не видали такого зрелища, такого большого города. Наш катер, освещенный разноцветными огнями, подходит к дебаркадеру Комсомольска. Мы видим массу народа. Большие толпы стоят на лестнице, на берегу. Как только катер причаливает к пристани, начинают играть оркестры. С пристани мы едем на

машине по чудесному городу юности, городу, построенному нашими комсомольцами.

Отправляемся на городской митинг. Вся площадь стадиона заполнена народом. Как странно: почти ни одного пожилого лица. Только молодежь. В темноте, при свете прожекторов, перед нами веселые, живые лица, смеющиеся, улыбающиеся, светящиеся глаза. В Комсомольске как-то особенно бодро и задорно звучат наши песни.

Все затихает, когда мы начинаем говорить. Митинг заканчивается, но народ еще долго не расходится. Все хотят еще и еще видеть нас, говорить с нами. Мы уезжаем в отведенную для нас квартиру в новом доме. Как странно, что среди болота, в далекой тайге, есть такие прекрасные, уютные дома. Комнаты отделаны совсем, как в Москве. А ведь шесть лет тому назад здесь была просто тайга, подобная той, по которой я бродила.

Утром нам показывают город. Среди еще не отступившей тайги выросли громадные доки, верфи, — все это сделано руками комсомольцев. Недавно в Комсомольске был большой праздник: судозавод выпустил первый большой корабль, его спустили в воды Амура и отправили в Охотское море. Нам показывают и другие заводы. Великолепная, мощная стройка. Рядом с гигантом-заводом рабочий поселок, и в нем дома типа коттеджей, тут же и большие каменные дома. Осталась улица старого нанайского поселка. Нам объясняют, что эти ветхие деревянные дома — все, что было здесь до прихода комсомольцев. Странно видеть маленькие, потемневшие, нелепые постройки заброшенной нанайской деревушки рядом с доками, заводами, рядом с освещенными электричеством домами. Сохранились и хибарки, в которых жили первые строители города Комсомольска. Теперь в этих хибарках никто не живет. Это исторический памятник.

Мы приезжаем на телеграф. Лежит простая телефонная трубка, и дежурный радиотелефонист нормаль-

ным голосом, как если бы он разговаривал с кем-нибудь здесь же, в Комсомольске, говорит:

— Москва, Москва! Я Комсомольск, я Комсомольск!

Первой вызывают Валю Гризодубову. Она говорит со своими родными, с Соколиком, а я и Полина, затаив дыхание, слушаем каждое слово и следим за выражением ее лица. У нее дома все благополучно. Наконец, говорю я. У телефона моя маленькая дочка. Слышу ее голосок. Она меня спрашивает, приду ли я к ним в школу. Она требует, чтобы я пришла в школу в первый же день, как только приеду... Так хочет она и все ее подруги. Приду, ну, конечно, приду. Она говорит, что дома все в порядке, что она была умницей, что у нее семь «отлично». Потом говорит моя мама. Теперь мы окончательно спокойны за родных.

Из Комсомольска отправляемся на мониторе. На монитор принесли белку в клетке. Это — подарок пионеров Комсомольска моей Танюше. Краснофлотцы Амурской флотилии встречают нас тепло и радушно, нам отводят самые уютные рубки. Меня помещают в командирской рубке, Валю и Полину — в рубке комиссара.

В Комсомольске доктор Тихонов обогатился электроприборами. Теперь он таскает за собой целый электрокабинет и на мониторе, неумолимо и беспощадно, пунктуально в назначенное время лечит электричеством ноги своей единственной пациентки. Я понимаю: ему только и работы, что лечить меня, — все остальные здоровы, — и я стойко и мужественно веду себя в роли больной. Иногда даже самой начинает казаться, что я больна. Но разве можно болеть, когда вокруг тебя так хорошо, так весело?

Чудесный народ — краснофлотцы. Мы рассказываем им о своем перелете, но еще охотнее слушаем их рассказы: как они плавают по Амуру вдоль границы, как встречаются в амурских водах с японскими судами, как японские суда при виде нашего монитора, да

еще если у него сняты чехлы с орудий, немедленно улепетывают полным ходом. Полина пляшет с краснофлотцами на верхней палубе украинский гопак. Потом команда монитора устраивает для нас учебную тревогу. Мы стоим наверху на мостике. Раздается сигнал. С молниеносной быстротой задраиваются люки, раскрываются орудия, монитор готов к бою. Каждый краснофлотец хорошо знает свое место и четко, по команде, выполняет боевые задания.

К Хабаровску подходим днем. Впереди показалась идущая нам навстречу флотилия военных судов. Военные корабли и три катера, проходя мимо нас, салютуют. Сигнальщики флажками передают приветствие от краснофлотцев и от командующего Амурской флотилией.

Через сигнальщика нашего монитора передаем ответное приветствие. Я не покидаю палубы. Вот и красавец — Хабаровский мост. Монитор подходит к Хабаровску. Мы видим, как там, в городе, двигаются толпы со знаменами. Мы взволнованы и обрадованы новой встречей.

ЗДРАВСТВУЙ, МОСКВА!

...За день до приближения поезда к Москве появились чисто женские хозяйственные заботы. Полина первая, а за ней и мы с Валей принялись стирать и очень тщательно гладить наши шелковые блузки, чистить и приводить в порядок замшевые костюмы. Занимались всем этим с каким-то особым воодушевлением.

На последней станции перед Москвой — в Александрове — в вагон сели представители кинохроники. От них мы узнали, что в Москве по случаю нашего приезда будет митинг, потом мы поедем к товарищу Сталину. Мы с Полиной моментально бросились в купе к Вале. Она отдыхала. Мы начали ее тормошить:

— Валя, Валя! Вставай скорей! Мы в Москве поедем к Сталину!

Мы были очень взволнованы. Полина все время приставала:

— Завяжи мне получше галстук!

Надевали галстуки, десятки раз поправляли шапки, по многу раз оглядывали друг друга. Задолго до Москвы мы уже вылезли в тамбур и выглядывали с нетерпением, скоро ли наша родная Москва.

Но вот поезд подходит к Москве. Вдоль железнодорожного полотна из всех домов, из всех окон нам машут люди, а мы в нетерпении открываем двери тамбура и чуть не висим на подножках. Нас все время тянут обратно в вагон, но где там! — ведь через несколько минут мы увидим своих ребят и своих родных.

Вокзал. Очищен перрон, стоит караул. На соседней платформе много народа. А на нашей — совсем небольшая кучка людей. Это, наверное, наши родные. Мы готовы прыгать из вагона на ходу. Поезд подходит. Выскакиваем. Ничего нельзя разобрать. Все целуются с кем попало. Ко мне подбегают моя дочка, мама, брат, племянник. Подходит М. М. Каганович, Локтионов, Герои Советского Союза. В руках у нас оказываются громадные букеты цветов.

Торжественный митинг на вокзальной площади. Много и тепло говорит Лазарь Моисеевич Каганович, и мы горды, что нас приветствует от имени Центрального Комитета партии и Совнаркома СССР Лазарь Моисеевич, боевой соратник и друг товарища Сталина.

Во время митинга Танюша непрерывно меня тормошит:

— А где белка? А почему ты белку не взяла с собой из вагона?

С другой стороны племянник дергает за рукав и ощупывает мою кожанку. Валя Гризодубова держит на руках Соколика. Соколик сидит тихо и смотрит на

меня лукавыми глазами. Он очень рад, что приехала его мама. Тут же, на трибуне, стоят наши родные. Как хорошо в Москве!

Митинг заканчивается. Садимся со своими родными в украшенные цветами открытые машины и едем по улице Горького. На тротуарах по обе стороны множество людей. Они машут, кричат. У меня подступает какой-то комок к горлу. Первый раз в жизни я так приезжаю в Москву. Так же приезжали челюскинцы, полюсники, так же встречали Громова, Чкалова. Но самой переживать это невозможно. Мы не замечаем, как машины подлетают к площади Пушкина. Сверху на нас сыплется форменный дождь из листовок. Их туча — белых, красных, всех цветов. Как будто вихрь несется по улице. Моя дочка старается наловить побольше этих листовок и напихивает их в карманы бабушке, мне, себе, куда только возможно. Машина мчится. Кругом вихрь. Люди кричат, машут. Хочется каждому помахать, ответить, каждому улыбнуться. На передней машине едет Валя, потом Полина, наша машина третья. Все узнают, называют по именам, громко кричат и рукоплещут. Немеют руки, но мы все машем и машем: привет Москве и москвичам! Здравствуйте!

Дорога сплошь усыпана цветами и листовками. Вот машины проносятся мимо переулка, в котором я живу. Отсюда доносятся голоса знающих меня с детства наших соседей по дому, по квартире. Мчимся дальше. Вот уже заворачиваем к Кремлю. Машины въезжают в Кремль. Сильно бьется сердце.

Парадный подъезд Большого Кремлевского дворца. Таня авторитетно заявляет:

— Совсем, как во дворце!

Мы проходим, раздеваемся. Подходят приглашенные вместе с нами товарищи. Подходят летчики, подходит Валерий Павлович Чкалов, жмет нам всем руки. Большой гурьбой, окруженные родными и летчиками-героями, поднимаемся наверх.

Через залы проходим в Грановитую палату. Здесь

стоят длинные, празднично убранные столы, на них цветы и множество всяких вкусных вещей. За столы усаживаются приглашенные летчики, конструкторы, инженеры и знатные люди нашей столицы. Впереди оставлены места для нас и для наших родных. Мы садимся, но разве можно сидеть спокойно? Все наше внимание устремлено к одному столу, за которым еще никого нет. Но мы знаем, что это места руководителей партии и правительства. Они входят неожиданно — Молотов, Ворошилов, Каганович. И вот мы видим, идет товарищ Сталин в своем обыкновенном сером костюме. Лицо у него улыбающееся, веселое. И он глазами ищет нас. Мы вскакиваем. Сталин приветственно машет нам рукой, мы кидаемся к нему... Нам жмут руки Ворошилов, Сталин... Мы бросаемся к Сталину и по очереди его целуем. Валя Гризодубова целует первая, предварительно спросив:

— Разрешите, товарищ Сталин, вас поцеловать?

А мы с Полиной целуем уже без разрешения. Ворошилов заливается смехом. Все кругом стоят и смеются.

Самого дорогого человека целуют три простые советские девушки.

В прошлый раз, когда наших девушек вместе с Коккинаки принимал на даче товарищ Молотов, я лежала в больнице, а девушки имели счастье сидеть за столом рядом со Сталиным. Поэтому единогласно было решено, что на этот раз право сидеть со Сталиным остается за мной. Я сажусь между Сталиным и Ворошиловым. Рядом со Сталиным с другой стороны сидит Молотов, рядом с Молотовым — Валя, дальше — Полина. Сталин спрашивает меня:

— Как жилось в тайге?

А у меня горло пересохло, я ничего ответить толком не могу. Говорю:

— Ничего, хорошо, не беспокойтесь, товарищ Сталин.

Он видит, что я не могу сразу ничего связного ему сказать, и, улыбаясь, продолжает спрашивать:

— Холодно было ночью?

— Нет, товарищ Сталин.

Он видит, что я такая бестолковая, ничего не могу путного ответить, и начинает вести общий разговор. Обращаясь к нам, Иосиф Виссарионович спрашивает:

— А где ваши ребята?

Мы показываем, что они сидят с родными.

Товарищ Сталин говорит:

— Зовите их сюда!

Приносят Соколика. Товарищ Сталин берет его на руки. Приходит моя Танюша. Она смотрит на Сталина, глаза у нее блестят. Он протягивает ей руку. Она здоровается со Сталиным, а он говорит:

— Какая ты сильная! Чуть мне руку не оторвала. — И показывает руку, в которой будто слиплись пальцы и не могут разжаться. Таня моментально начинает шалить. Она громко смеется, тянет за руку товарища Сталина, говорит ему:

— Вы шутите, вы нарочно так сжали пальцы...

Сталин тоже смеется. Вдруг Танюша обращается к Клименту Ефремовичу Ворошилову и говорит:

— А я видела вашу лошадь на параде!

Ворошилов смеется и громко объявляет, что Таня видела его лошадь, а вот его не приметила. Но Танюша не смущается и тут же говорит:

— Нет, вы сидели на вашей лошади.

Глядя на свою маленькую дочку, на то, как она быстро освоилась, я и сама отделываюсь от охватившего меня в первые минуты волнения и уже просто разговариваю с товарищем Сталиным. Танюша шепчет мне на ухо:

— Мама, а почему товарищ Сталин такой простой?

Я отвечаю ей:

— Потому что это товарищ Сталин.

Нас расспрашивают о перелете, расспрашивают наших детей, Танюшу — как она учится. Сталин шу-

тит: то потянет ее за нос, то ущипнет за ресницу и называет «личностью». Приходят дочка Сталина — Светлана и дочка Молотова — тоже Светлана. Сталин представляет их нам и говорит, показывая на свою дочку:

— Это моя хозяйка...

Светлана садится рядом с Полиной.

Провозглашаются тосты. Молотов пьет за нас, за трех советских летчиц, совершивших перелет на Дальний Восток. Мы по очереди просим слова. Говорит Валя, говорит Полина, наконец, и я прошу у товарища Молотова слова. Я становлюсь перед микрофоном, в руках у меня бокал. Я говорю о той исключительной заботе, которую проявил товарищ Сталин к нам, когда мы оказались в тайге. Я говорю о том, что в нашей стране ни один человек никогда не может пропасть. Рядом со мной сидит товарищ Сталин, и мне очень трудно говорить. Хочется сказать больше, что-то совершенно необычное Сталину, который сидит так близко. Голос прерывается, я волнуюсь и в конце концов смотрю не на всех сидящих передо мной в зале, а только на одного Сталина, и ему одному говорю о большой благодарности всего народа нашему дорогому Сталину за счастливую, замечательную жизнь, которая открывает такие дороги перед всем народом, и за то, что, пока мы живем в одной стране с ним, со Сталиным, никто из нас не может погибнуть.

Я кончила говорить. Сталин встал, пожал мне руку, мы с ним чокнулись. Затем чокнулись со мной товарищи Молотов, Ворошилов, Каганович и все сидящие за нашим столом.

Но вот мы замираем.

Берет слово товарищ Сталин.

Он говорит тихо, но так, что его слышат все. Он говорит просто и замечательно остроумно. Он напоминает о времени матриархата, рассказывает, что такое матриархат, как это получилось, что женщины были более запасливыми, чем мужчины, что женщи-

ны начали возделывать сельскохозяйственные культуры, в то время как мужчины занимались только охотой, и вот женщины оказались значительнее мужчин. Потом он говорит о тяжкой доле женщин во все дальнейшие века. Он говорит о том, как угнетали женщину, лишали ее прав на простое человеческое существование, и кончает:

— Вот сегодня эти три девушки отомстили за тяжелые века угнетения женщин.

Он поздравляет нас с победой и пьет за наше здоровье.

Тут уже не выдерживают наши родные. Они все повскакали со своих мест, бегут к Сталину. Но товарищ Сталин сам выходит из-за стола и направляется к нашим матерям, отцам и родным, чтобы чокнуться с ними. Потом он возвращается к своему столу.

В это время со своего места встает мать Полины Осипенко. Она волнуется, дрожит, на веках у нее блестят слезы. Она подходит к товарищу Сталину и передает ему подарок от села Новоспасовки. Это большой альбом с рисунками старой и новой Новоспасовки — села, где родилась Полина Осипенко. Мать Полины, верно, тоже хотела очень многое сказать товарищу Сталину, но не смогла. Сталин с ней поцеловался. Старушка уж ничего не могла выговорить...

Подходит отец Гризодубовой. Он просит слова, но и у него из речи мало что получается... Я его понимаю... Каково ему сейчас стоять здесь и говорить, когда рядом товарищ Сталин! Все мешается в глазах, все мысли устремляются только к нему, и нет слов, которые могли бы выразить то, что переживаешь в этот момент.

Молотов провозглашает тост за участников спасения и эвакуации самолета «Родина». Тогда Иосиф Виссарионович встает и просит подойти к столу всех присутствующих десантников, парашютистов, летчиков, которые пришли к нам на помощь. Он выхо-

дит из-за стола, идет к ним навстречу и пьет за их здоровье. Он с каждым говорит, каждому жмет руку.

Берут слово Герои Советского Союза. Берет слово Валерий Павлович Чкалов. Все говорят о своих мечтаниях, о будущих перелетах. Мы просим, чтобы нам разрешили совершить еще более дальний перелет. Сталин смеется, ничего не отвечает и снова просит слова у Молотова. Свое второе слово Сталин обращает к матерям, отцам и женам Героев Советского Союза. Он говорит о том, что герои наши рвутся в полеты, что они готовы каждые два месяца устанавливать по новому рекорду.

— Вот, скажи Чкалову: облетите вокруг шарика, — он облетит три раза и будет хохотать. А шариком он называет земной шар.

И товарищ Сталин говорит, что дороже всего советскому народу и ему, Сталину, люди, что не так нам нужно иметь много рекордов, как нам нужно иметь много хороших, замечательных людей. Он говорит:

— Буду вам мешать летать. Но, конечно, все-таки буду и помогать.

Речь его обращена к тому, чтобы герои берегли себя, чтобы они меньше рисковали.

...За столом все веселее, радостнее.

Сталин подробно расспрашивает, как была устроена моя кабина, и впервые я слышу исключительно мудрый вопрос относительно нашего самолета. Он спрашивает:

— А ведь вам пришлось прыгать только из-за того, что не было прохода в заднюю кабину?

Я говорю:

— Да.

— А зачем же строят такие самолеты, чтобы штурман был отрезан от всего корабля?

И товарищ Сталин начал развивать мысль о том, как нужно строить самолеты. Он начал рассказывать о зарубежных самолетах. Я поразилась его колоссаль-

ным познаниям в авиационной технике не только нашей страны, но и других стран. Он рассказал о вертолетах, которые могут взлетать сразу с места, и сказал:

— Ведь, правда, такой вертолет очень пригодился бы вам в тайге?

Слова товарища Сталина, такие ясные, простые, поражают своей мудростью, своей удивительной прозорливостью.

Он снова играет и забавляется с моей маленькой дочкой.

На сцене появляется красноармейский ансамбль песни и пляски. Товарищ Сталин любит народные песни. Он любит украинские песни и просит, чтобы спели «Закувала». Он говорит, что это его любимая песня. Когда красноармейский хор поет украинские и красноармейские песни, Сталин и Ворошилов подпевают. Они весело, хорошо и бодро поют вместе с молодым хором. Маленькая Таня поет вместе с Ворошиловым. Ворошилов заставляет ее петь отдельно, спрашивает:

— Знаешь ли ты эту песню?

Она поет ему.

— А эту тоже знаешь?

Она и эту песню поет. Я поражаюсь, как наши ребята, пока мы летаем где-то на Дальнем Востоке, узнают новые песни и уже умеют петь все, что поет весь народ.

Долго продолжалась эта замечательная теплая встреча.

Сталин берет букет красной гвоздики и по одному цветочку дарит моей маленькой Тане. У Тани разгораются глаза. Она берет гвоздики и ни за что не хочет их положить на стол, она их держит в руках, не хочет с ними расставаться, потому что ей дал их Сталин! С этими гвоздиками мы уходим, когда товарищ Сталин прощается с нами, крепко жмет нам руки и желает дальнейших успехов. Мы долго смотрим вслед уходящему Сталину.

Не передать того ощущения, которое испытывали мы, покидая этот зал. У нас в сердцах одна мысль, одна мечта о том, что Сталин разрешит нам новый перелет, что мы будем еще дальше, еще лучше летать для того, чтобы добиться чести снова провести такой замечательный вечер с товарищем Сталиным.





ИЛЛЮСТРАЦИИ.



Закончился перелет Севастополь — Архангельск. Полина Осипенко, Вера Ломако и Марина Раскова возвращаются в Москву.



Валентина Гризодубова, Полина Осипенко и Марина Раскова изучают по карте свой дальневосточный маршрут.



Подлипки. Полина Осипенко и Марина Раскова во время радиотренировки.



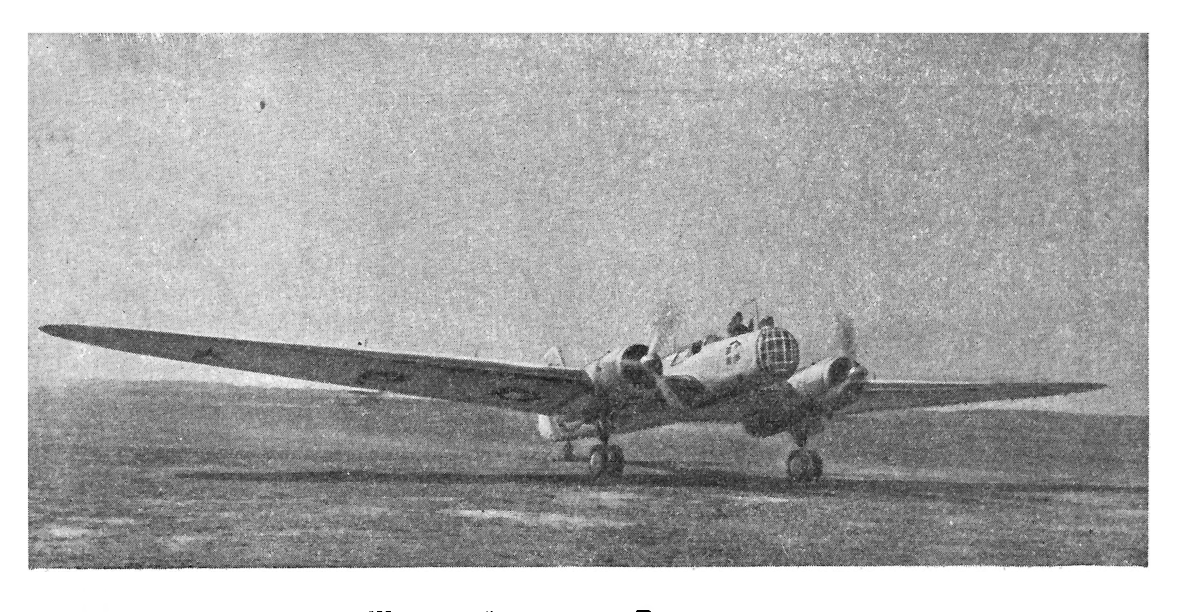
Щелковский аэродром. Штурман М. Раскова после тренировочного полета.



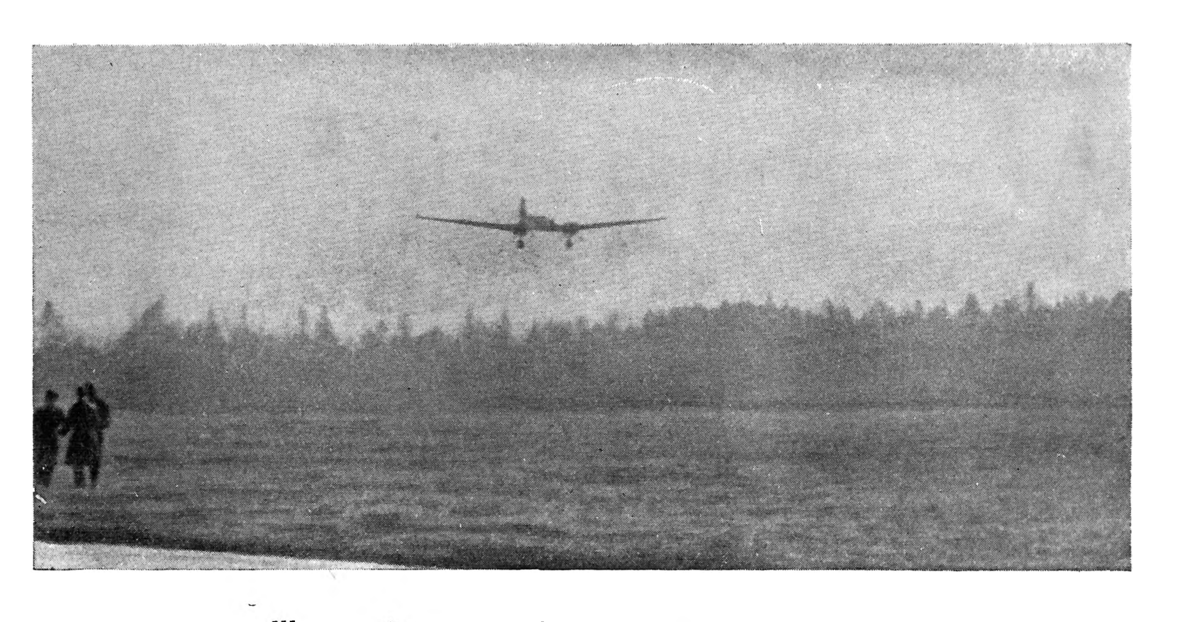
Щелковский аэродром. Встреча штурмана с радистами после приземления. — Как работал передатчик? — А как вы меня слышали?



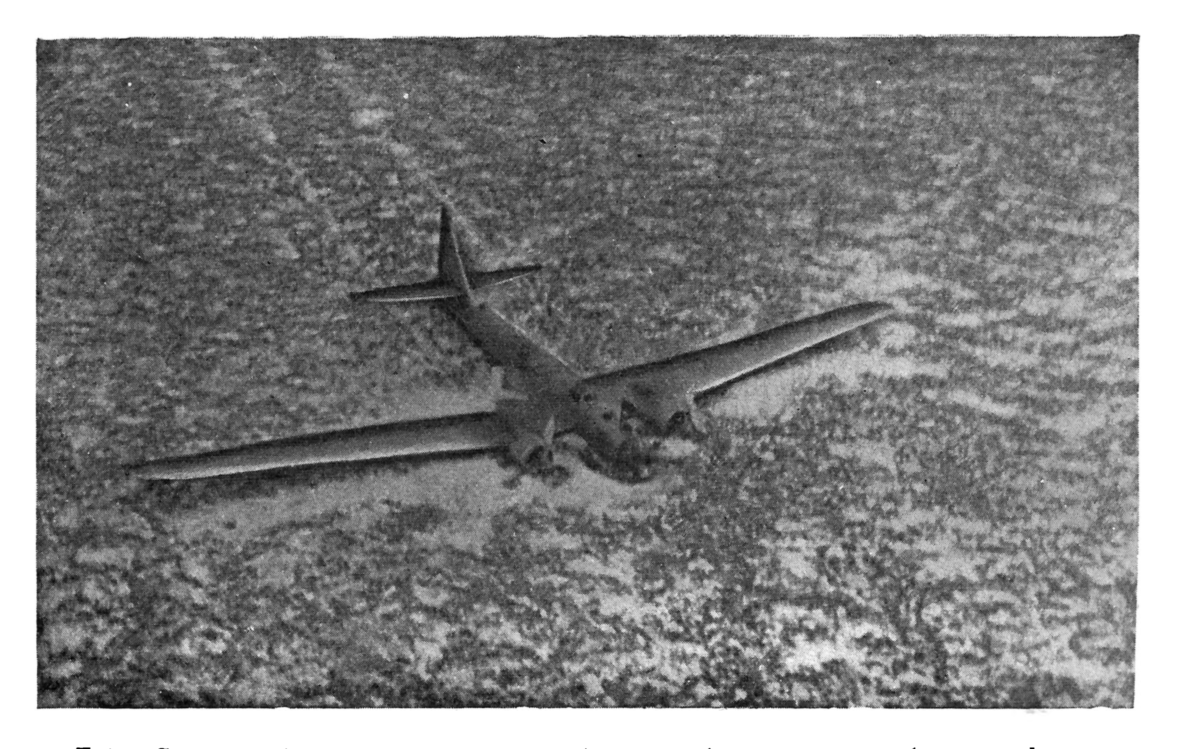
Щелковский аэродром. Штурман в своей кабине.



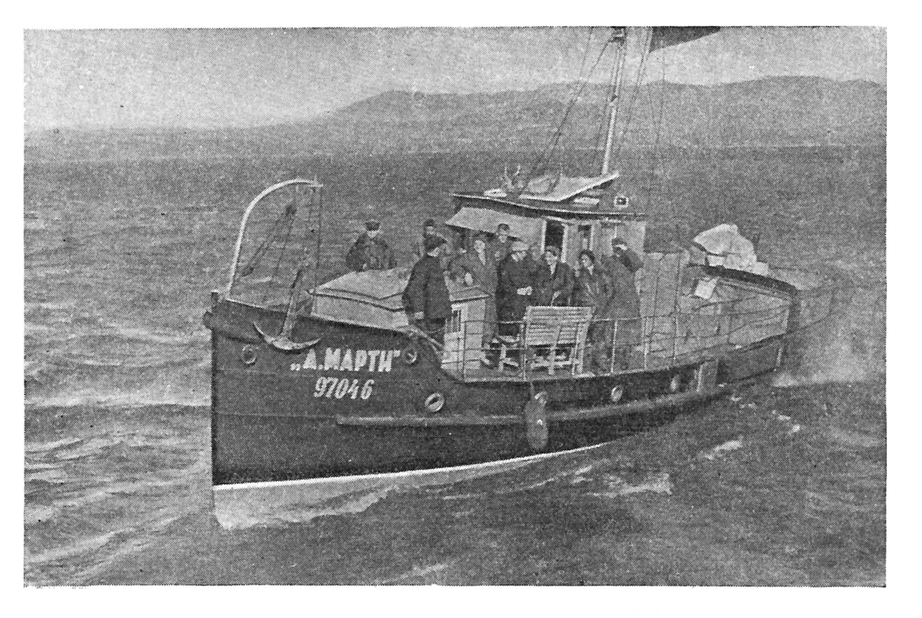
Щелковский аэродром. Перед взлетом.



Щелковский аэродром. Старт дан. Курс — на восток.



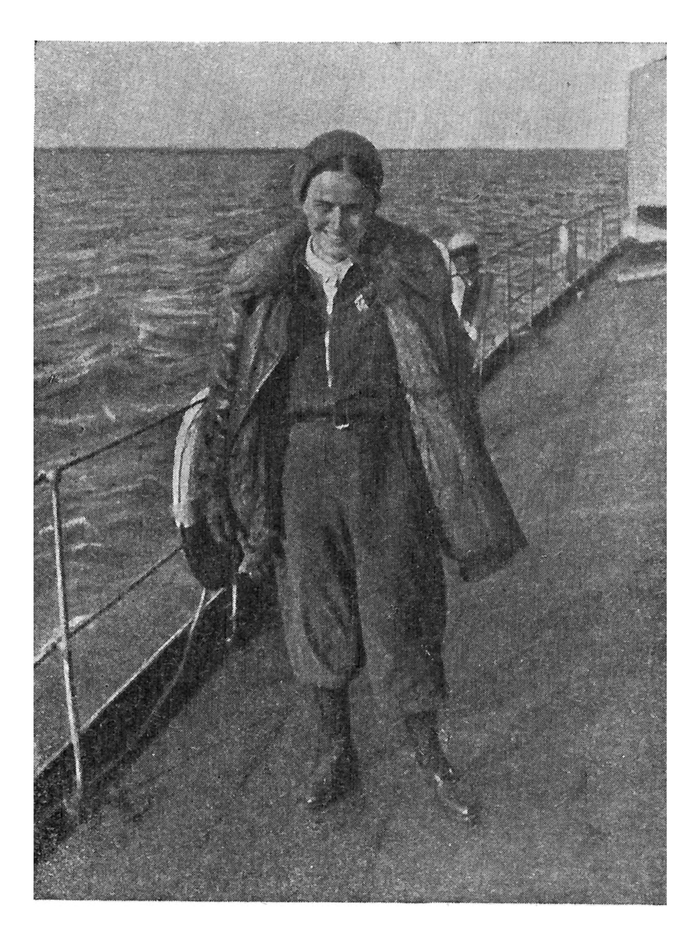
Тайга. Самолет «Родина» приземлился на безлюдное болотистое поле близ реки Амгунь.



Амур. Катер «Марти» идет к Комсомольску.



Участники поисков самолета «Родина» (слева направо): летчик Наумов, бортмеханик Домкин, летчик Сахаров, доктор Тихонов, секретарь горкома ВКП(б) Комсомольска Пегов, парашютисты Олянишин и Рапохин.



Амур. Монитор на пути в Хабаровск.



Хабаровск встречает летчиц.



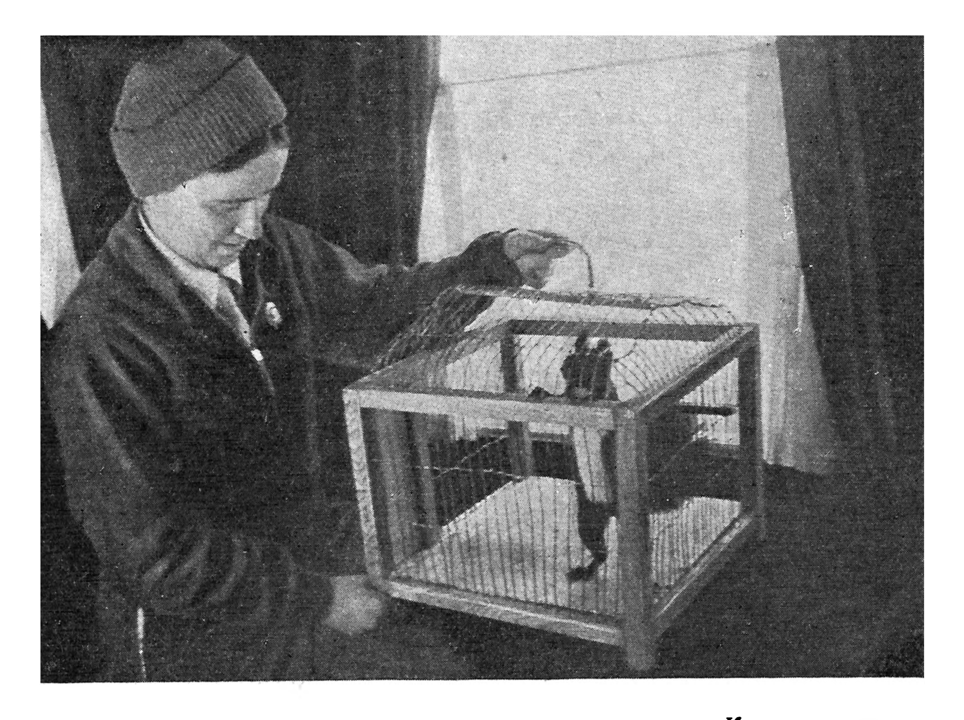
Хабаровск. Валентина Гризодубова и Марина Раскова читают письма, полученные летчицами.



Москва — Хабаровск по радиотелефону. Мать, брат, дочка и племянник М. Расковой в аппаратной Центрального телеграфа.



В вагоне на пути в Москву.



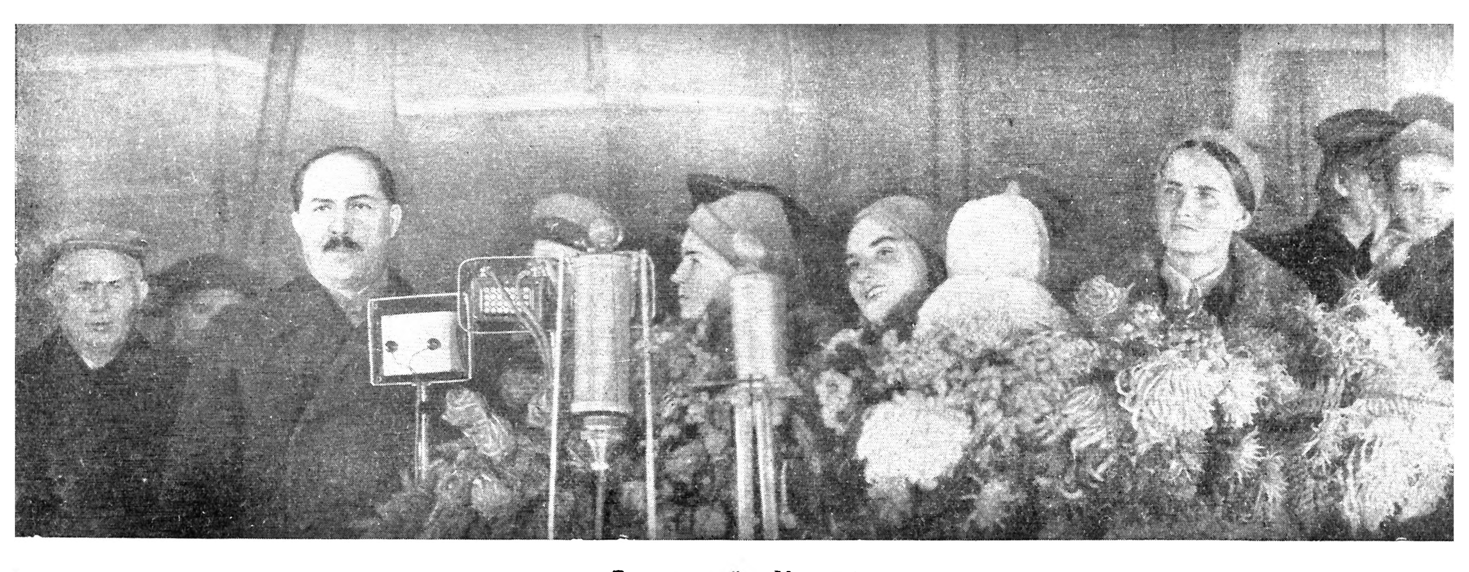
М. Раскова везет в Москву белку — подарок пионеров Комсомольска ее дочке Танюше.



Москва. Спортивные комиссары капитан Еремин и капитан Полежай доставили в спортивную комиссию Центрального аэроклуба запломбированные барографы.



Москва. Спортивные комиссары привезли родителям летчиц привет от их дочерей.



Здравствуй, Москва!

СОДЕРЖАНИЕ

ОФОРМЛЕНИЕ ХУД. С. КОВАНЬКО

Редакторы: *А. Емина* и *С. Пенькова*
Технический редактор
М. Лойтерштейн
Корректоры *Е. Грушко* и
Л. Гофман
Сдано в производство 26|IV 1939 г.
Подписано к печ. 23|VIII 1939 г.
М. Г. № 51.
Инд. Ю-30. Формат бумаги $84 \times 108^{1}|_{32}$.
Уполн. Главлита А—13760.
$15^{3}|_{4}$ п. л. + 1 вклейка. 12,05 уч. авт. л.
Тираж 15 000.
Зак. тип. 470.
Фабрика юношеской книги изд-ва
ЦК ВЛКСМ „Молодая гвардия",
ул. Фридриха Энгельса, 46.
Цена 4 р. 35 к.
Переплет 1 р. 25 к.